



Instituto Superior
de Ciências Sociais e Políticas
UNIVERSIDADE DE LISBOA

U LISBOA

UNIVERSIDADE
DE LISBOA

Um estudo de avaliação das políticas públicas de transporte rodoviário de passageiros e o seu impacto na promoção do desenvolvimento socio-económico em Moçambique – O caso da província de Nampula

João Gabriel de Barros

Orientadora: Professora Doutora Carla Margarida Barroso Guapo Costa

Co-orientador: Professor Doutor José Manuel Caré Baptista Viegas

Tese especialmente elaborada para obtenção do grau de Doutor em Ciências Sociais
na especialidade de Desenvolvimento Socioeconómico

2016

VALORIZAMOS PESSOAS



Um estudo de avaliação das políticas públicas de transporte rodoviário de passageiros e o seu impacto na promoção do desenvolvimento socio-económico em Moçambique – O caso da província de Nampula

João Gabriel de Barros

Orientadora: Professora Doutora Carla Margarida Barroso Guapo Costa

Co-orientador: Professor Doutor José Manuel Caré Baptista Viegas

Tese especialmente elaborada para obtenção do grau de Doutor em Ciências Sociais na especialidade de Desenvolvimento Socioeconómico

Júri:

Presidente:

Doutor Manuel Augusto Meirinho Martins, Professor Catedrático e Presidente do Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Lisboa

Vogais:

- Doutor José Manuel Caré Baptista Viegas, Professor Catedrático Aposentado, Instituto Superior Técnico da Universidade de Lisboa, co-orientador;
- Doutor António dos Santos Matos, Professor Auxiliar, Faculdade de Engenharia da Universidade Eduardo Mondlane;
- Doutor André Renato Leonardo Neves dos Santos Freire, Professor Associado com Agregação, ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa;
- Doutora Carla Margarida Barroso Guapo da Costa, Professora Associada com Agregação, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Lisboa, orientadora;
- Doutor António Jorge Duarte Rebelo de Sousa, Professor Associado com Agregação, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Lisboa;
- Doutor Carlos Manuel Piteira, Professor Auxiliar, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Lisboa;
- Doutor Fernando Jorge de Castro Teixeira Cardoso, na qualidade de especialista de reconhecido mérito.

2016

VALORIZAMOS PESSOAS

ÍNDICE

Conteúdos	Página
Dedicatória	8
Agradecimentos	9
Lista de Acrónimos e Siglas	11
1. Introdução	14
1.1 – Tema do Estudo e objectivos	17
1.1.1. – Gerais	18
1.1.2. – Específicos	18
1.2 – Razões da Escolha	19
1.2.1. – Razões de Carácter Científico/Académico	19
1.2.2 – Razões de Carácter Pessoal	21
1.3 – Metodologia de Investigação	21
1.4 – Fontes	24
1.5 – Estrutura da Tese	25
Capítulo 1. – Enquadramento e a Abordagem Teórica	26
. Operacionalização de Conceitos	26
1.1. – Abordagens teóricas do processo de desenvolvimento	27
1.2. – A importância dos transportes no processo de desenvolvimento	48
1.3. – Políticas Públicas	73
1.3.1. - Avaliação das políticas públicas	82
Capítulo 2. - Breve Caracterização das Políticas Públicas e do Sistema de Transporte antes de 1975 e o seu impacto no desenvolvimento Sócio - Económico na Colónia de Moçambique	90
2.1. – Introdução	90
2.2. – O sistema de transportes antes de 1975 e sua importância no desenvolvimento socioeconómico de Moçambique	90
2.2.1. – Transporte Marítimo e Fluvial	102
2.2.2. – Transporte Ferroviário	105
2.2.3. – Transporte Aéreo	108
2.2.4. – Transporte Rodoviário	111
2.3. – Síntese Final das Políticas Públicas e do Sistema de Transporte antes de 1975 e o seu Impacto no Desenvolvimento Sócio-Económico na Colónia de Moçambique	124
Capítulo 3. – As Políticas Públicas de Transporte e o Sistema de Transportes Após 1975	128
3.1. – Introdução	128
3.2. – Economia de Planificação Central e o Transporte	128
3.2.1. – Transporte Marítimo e fluvial	135
3.2.2. - Transporte Ferroviário	135
3.2.3. - Transporte Aéreo	140
3.2.4. - Transporte rodoviário	143
3.3. – Síntese Final das Políticas Públicas e o Sistema de Transportes Após 1975	150
3.4. – Liberalização Económica e o Transporte	152
3.4.1. - Impacto da Liberalização Económica no sector dos transportes	154
3.4.1.1. – Transporte Marítimo e fluvial	155
3.4.1.2. – Sector ferro-portuário	155
3.4.1.3. – Transporte Aéreo	158

3.4.1.4. - Transporte Rodoviário	161
3.5. – Factores determinantes dos Investimentos no Sector dos Transportes em Moçambique	166
3.5.1. - Sector fluvial e marítimo	166
3.5.2. - Sector ferro-portuário	170
3.5.2.1. - Sistema ferro-portuário Centro	171
3.5.2.2. - Sistema ferro-portuário Norte	172
3.5.2.3. - Sistema ferro-portuário Sul	173
3.5.3. - Sector aeroportuário	174
3.5.4. - Sector rodoviário	175
3.5.5. – Síntese Final do Impacto da Liberalização Económica no Sector dos Transportes	188
Capítulo 4. - O Transporte Colectivo em Moçambique	191
4.1. - Introdução	191
4.2. – Caracterização do Sector	191
4.2.1. – O Sector Público	200
4.2.2. – O Sector Privado/formal	203
4.2.3. – O Sector Informal	208
4.3. – Avaliação ao Serviço de Transporte Colectivo em Moçambique	209
4.4. – Síntese Final do Transporte Colectivo em Moçambique	221
Capítulo 5. - Avaliação da política de transporte Colectivo em Moçambique	224
5.1. – Introdução	224
5.2. – Metodologia	224
5.3. – As Políticas de Transporte	229
5.4. – As políticas dos transportes em Moçambique e seus principais aspectos	236
5.4.1. - Política do Transporte Rodoviário	237
5.4.2. - Regulamento do transporte automóvel	238
5.5. - Avaliação da política de transporte colectivo em Moçambique	240
5.5.1. - Legalidade	240
5.5.2. - Equidade	247
5.5.3. - Publicidade	253
5.5.4. - Representatividade	254
5.5.5. - Participação	255
5.5.6. - Democracia	257
5.6. - Outros constrangimentos na aplicação da legislação do transporte colectivo em Moçambique	259
5.6.1. - Operadores informais	260
5.6.2. - Formação de condutores	261
5.6.3. - Fixação administrativa de preços	263
5.6.4. – Infra-estruturas rodoviárias	273
5.6.5. - Condições climatéricas adversas	277
5.6.6. - Manutenção deficiente da rede viária	279
5.6.7. - Capacidade técnica institucional quer pública quer privada das empresas de construção, reabilitação e manutenção de estradas	285
5.6.8. - Electrificação rural	289
5.6.9. - Capacidade institucional e técnica das empresas/operadores de transporte de passageiros	289
5.6.10. - Ordenamento do território	300

5.6.11. – A disponibilidade de recursos humanos nas instituições públicas	306
5.6.12. - Recursos financeiros/financiamento versus Crédito Bancário	309
5.6.13. - Padrões diferentes de viaturas e deficiente capacidade técnica de sua manutenção	317
5.7. - O impacto do transporte colectivo no desenvolvimento Socioeconómico de Moçambique	322
5.8. – Síntese Final da Avaliação da Política de Transporte Colectivo em Moçambique	333
Capítulo 6. – Contributo para o Desenvolvimento do Transporte Colectivo em Moçambique	336
6.1. – Introdução	336
6.2. – Fundamentação	336
6.3. – Melhoria do quadro institucional	345
6.4. – Melhoria da infra-estrutura de transporte	352
6.5. – Promoção de associações de operadores	359
6.6. – Outros incentivos do Estado	364
Capítulo 7. – Conclusões e Pistas de Investigação	376
7.1. – Conclusões gerais	376
7.2. – Limites da dissertação	383
7.3. – Pistas de investigação	384
Anexos	386
A – Situação das Rodovias na Província de Nampula	386
B - Projectos de Investimento Autorizados em Moçambique no Sector dos Transportes e Comunicações	397
C - Taxas e Multas Praticadas no Transporte Colectivo de Passageiros	390
Referências Bibliográficas	393

Índice de Quadros

Conteúdos	Página
1. PIB, nível e taxa de crescimento por regiões (0-1998) – dois mil anos de Crescimento	29
2. Breve cronologia do pensamento da economia do desenvolvimento	33
3. PIB per capita e Esperança de vida	38
4. Crescimento <i>versus</i> desenvolvimento: análise comparativa	40
5. Superfície e número médio de passageiros para diferentes modos de transporte	67
6. Vantagens e Externalidades do transporte público e privado	67
7. Benefício social dos transportes públicos na cidade de Bremen	67
8. Teoria das Políticas Públicas	74
9. Hipóteses Técnicas do Modelo da “ <i>Policy Networks</i> ”	79
10. Modelo sistémico aplicado à avaliação	84
11. Processo das políticas públicas	84
12. Critérios de avaliação das políticas públicas	87
13. Evolução da extensão da rede dos caminhos-de-ferro em Moçambique	99
14. Estrutura do Produto Interno Bruto, 1970-73 (preços constantes de 1970)	101
15. Receitas da Balança de Transferências Correntes de Moçambique (10 ⁶ escudos)	101
16. Tráfego interno combinado e respectivas receitas nas linhas do Estado	106
17. Serviço doméstico da DETA: 1960-1969 (anos escolhidos)	110
18. DETA: Ano Económico de 1969 (em milhões de escudos)	111
19. Extensão geral de estradas em 1934	112
20. Extensão geral das estradas por intendência em 1953	114
21. Carros em circulação, passageiros transportados e pessoal empregado/1932	116
22. Veículos registados em Moçambique no ano de 1950	117
23. Principais linhas de camionagem(tráfego)	118
24. Cobranças efectuadas provenientes do tráfego rodoviário	120
25. Densidade populacional em Moçambique, 1930	122
26. Evolução da população de Moçambique	122
27. Evolução da população não negra em Moçambique	123
28. Evolução de mineiros moçambicanos nas minas da África do Sul	133
29. Desenvolvimento da produção e comércio externo (1973 - 1986)	134
30. Evolução na área dos transportes internacionais 1975-1987	136
31. Desembolsos no sistema ferro-portuário de Moçambique <i>versus</i> resto da SADCC	137
32. Portos regionais – distância (kms)	137
33. Efeitos directos de sabotagens nos CFM: 1980 – 1992	139
34. Carreiras Regulares Internas da DETA: 1975-1980	141
35. Carreiras Regulares Internacionais da DETA: 1975-1980	141
36. Passageiros transportados nas carreiras domésticas da DETA: 1975-1980	142
37. Passageiros transportados nas carreiras domésticas da LAM: 1981-1986	142
38. Desenvolvimento da produção 1985 – 1991	153
39. Transportes Marítimos e Fluviais	155
40. Transportes Marítimos e Fluviais – Tráfego por águas interiores	155
41. Passageiros transportados pelos Caminhos-de-Ferro de Moçambique	157
42. Tráfego ferroviário de passageiros (1995-2001)	157
43. Tráfego ferroviário de passageiros (2002 – 2006)	157

44. Produção do transporte ferroviário de passageiros, 2008 -2009	157
45. Tarifas Médias de Transporte MT/PKM	159
46. Linhas Aéreas de Moçambique: Tráfego aéreo – comercial por ano	159
47. Carreiras regulares internacionais da LAM, 1986-1996 e 2013	160
48. Produção dos principais serviços de transportes	165
49. Transportes Rodoviários - Táfego Público Colectivo de Passageiros - Principais Empresas	165
50. Produção nacional do transporte marítimo de passageiros	167
51. Principais investimentos globais no sector fluvial e marítimo	167
52. Principais projectos globais no sector ferro-portuário de Moçambique	171
53. Principais projectos na Divisão ferro-portuária Centro	172
54. Principais projectos globais na Divisão ferro-portuária Norte	173
55. Principais projectos na Divisão ferro-portuário Sul	174
56. Principais projectos globais no sector aero-portuário	175
57. Principais projectos no sector rodoviário	176
58. Balança comercial de Moçambique 2010 – 2011 (000 \$)	179
59. Extensão das linhas da rede ferroviária por estado, 2007	182
60. Produção dos principais serviços de transportes, 2010, valores (10 ⁶ meticais – preços correntes)	184
61. Parque operativo de material motor ferroviário segundo o tipo de linha, 2007	186
62. Parque operativo de material motor ferroviário segundo o tipo de linha na província de Nampula, 2008	186
63. Equipamento portuário na província de Nampula, 2007 – 2008	187
64. Unidades de produção em Moçambique, 2008 – 2011	194
65. População nos municípios da província de Nampula	201
66. Rotas operadas pela EMTPN no 1º Semestre de 2010	202
67. Frota de transporte rodoviário de passageiros por província, 2007	204
68. Transportadores de passageiros na província de Nampula	205
69. Superfície por distrito e densidade populacional da província de Nampula, 2007	206
70. Principais rotas exploradas ao nível da cidade de Nampula e lugares Oferecidos	207
71. Acidentes de viação e vítimas, 2000 – 2011	212
72. Parque automóvel nacional, por classes, segundo província, 2010 – 2011	215
73. Veículos matriculados na província de Nampula, 2008-2010	215
74. Instituições entrevistadas no âmbito da pesquisa	228
75. Operadores formais entrevistados no âmbito da pesquisa	228
76. Operadores informais entrevistados no âmbito da pesquisa	229
77. Características, responsabilidades e perspectivas dos diferentes actores face a política dos transportes colectivos	234
78. Variação das tarifas de transportes semi-colectivo de passageiro (em meticais)	266
79. Estrutura de custos dos EMTPN/Março 2011	269
80. Tipos de superfícies de estradas por províncias, 2012	275
81. As cinco configurações organizacionais	291
82. Doenças empresariais	291
83. Moçambique: número de Estabelecimentos de Ensino, 2011 (Esnino Secundário Geral <i>versus</i> Ensino Técnico-Profissional)	295
84. Algumas consequências da inexistência de um ordenamento territorial em	

Moçambique	303
85. Taxas de juro médias nominais, 2012	311
86. Evolução da população projectada da província de Nampula e total do país, 2003 – 2015	338
87. Número de passageiros, km rodoviários, Nampula: 2005 – 2015	338
88. Indicadores de Desempenho, 2009 – 2001	338

Índice de imagens

Conteúdos	Página
(1) Divisão Administrativa de Moçambique	91
(2) Mapa da província de Nampula	92
(3) Localização das principais companhias em Moçambique 1910s	94

*À Rafa, ao De Barros Junior e à
Melanie de Barros*

Agradecimentos

Com o receio de me esquecer de alguém e agradecendo a todos, não deixo de destacar aos que tornaram possível a concretização do presente estudo onde, de forma alternada, vivi diferentes momentos, uns mais longos que outros, entre o entusiasmo, desânimo, tristeza e mesmo a preguiça, onde só a persistência e a perseverança minha e de alguns, conduziram a este resultado.

Em primeiro lugar, os meus agradecimentos especiais e sinceros aos meus orientadores, nomeadamente, a Professora Doutora Carla Guapo Costa, do Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas (ISCSP) e ao Professor Doutor José Manuel Caré Baptista Viegas, do Instituto Superior Técnico (IST), que foram determinantes na prossecução deste Trabalho. Não apenas pelos sábios conselhos, profissionalismo, experiência única, simpatia e disponibilidades imediatas, mas também pela amizade, companheirismo e extraordinários incentivos. Foi um prazer e, caso inicia-se com o processo não hesitaria em solicitar os seus préstimos. Os meus agradecimentos são extensivos aos meus professores no ISCSP, nomeadamente, Carlos Piteira, Juliam Aliseda Mora, Fernando dos Reis Condesso, Cláudia Vaz, Ricardo Ramos Pinto e demais professores no ISCSP

Como anteriormente me referi, os meus profundos agradecimentos transmito-os a todos aqueles que direta ou indiretamente contribuíram para a minha presença em Lisboa para a frequência do doutoramento em Desenvolvimento Sócioeconómico. Desde a Direcção e colegas no Instituto Superior de Relações Internacionais (ISRI) e no Centro de Estudos Estratégicos Internacionais (CEEI - ISRI), nomeadamente o dr. Patrício José, Professor Doutor José Mário Magode, dr. José Aníbal Cunha, dra. Salmira, dra. Ludovina Soares, Professora Doutora Irãe Batista Lundin, dr. Jossias Philippe, dra. Enilde Sarmiento, dr. Énio Chingotane, dr. Emílio Jovando Zeca, dr. Domício Chongo, dr. Paulo Wache, dr. Calton Cadeado e dra. Kátia Xavier. Especial agradecimento à minha família, a qual me privei do seu convívio nestes últimos seis anos, nomeadamente, a minha esposa e filhos, Rafa, Ancha, de Barros Júnior, Melanie e demais familiares, para além dos amigos José António Ferreira dos Santos, Lígia Santos, Maria de Lourdes de Jesus Ferreira, Aires Bonifácio Baptista Ali, Belmiro José Rodolfo, Fernando Chilengue, Henrique Massunga, Elina Gomes, Alfredo Gomes, José Mafuiana, Luísa Mafuiana, Virgínia Rafael, César Alfane, ... Acredito que estão cientes que foi por uma boa causa.

Os agradecimentos são extensivos a todas instituições e individualidades que me concederam entrevistas, nomeadamente, os srs. Feliciano Portela Fortuna e Teresa Avelino – Deputados da Assembleia Provincial de Nampula, dr. António Máquina – Secretário Permanente no Governo Provincial de Nampula, dr. Zacarias Massuhute – Director Provincial Adjunto na Direcção Provincial do Plano e Finanças de Nampula (DPPFN), Sra. Choharia Ismael – Chefe do Departamento de Economia na Direcção Provincial dos Transportes e Comunicações de Nampula (DPTCN), Sr. Xavier Tepia – Responsável do Licenciamento na DPTCN, Eng. Palmiro Mavila – Delegado da Administração Nacional de Estradas (ANE) em Nampula, Eng. Miguel Ângelo Mangue – Gestor de Projectos na ANE em Nampula, dr. Ali Atinane – Secretário Permanente do distrito na Administração do Distrito de Malema, Supete Momade – na Administração do Distrito de Angoche, Dr. Luís Pereira Mussa – Director do Departamento de Transporte Comunicação e Transito no Conselho Municipal da Cidade de Nampula (CMCN), Luís Vasconcelos – Presidente da Associação dos Transportadores da Província de Nampula (ASTRA), dr. Pedro Augusto Inglês – Secretário Permanente no Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC), Pedro Baltazar Mururima – Director – Direcção Nacional dos Transportes e Logística (DNLT-MTC), Eng. Aníbal Nuvunga – Chefe de Planificação e Projectos na ANE-Sede, dr. João Jorge Matlombe – Vereador do pelouro de Transportes e Trânsito no Conselho Municipal da Cidade de Maputo (CMCM), Fernando Materruca – Presidente do Conselho de Administração do Fundo dos Transportes e Comunicações (FTC), dr. Martinho Marcelino – Director da Empresa Municipal de Transporte Público de Nampula, dr. Nelson Massango – Chefe do Gabinete de Planificação e Estatística na Empresa Municipal de Transporte Pública de Maputo (EMTPM), os operadores formais na Província de Nampula, nomeadamente, Andonage Bernardo, Humberto Xavier Estêvão, Ernesto Martinho Lai Chitsumba, Sebastião Joaquim Matavele, Luís Alberto Cumaio e Victor Chico, para além dos operadores informais Elias Wetela Mufume, Ahamada alde, Momade Mamudo, Omar Caíque e Benjamim Belo.

Por último, agradeço os préstimos d(o)as bibliotecári(o)as do ISCSP, do IST, do Instituto Superior de Economia e Gestão (ISEG), do ISRI e do CEEI.

A todos o meu muito obrigado

Lista de Acrónimos e Siglas

ADM – Aeroportos de Moçambique
AECOMO - Associação das Escolas de Condução de Moçambique
AIDAM - Associação de Importação e Distribuição de Automóveis de Moçambique
AIM – Associação Industrial de Moçambique
AIMO - Associação Industrial de Moçambique
AISA – *Africa Institute of South Africa*
AMAP – Associação de Produtores de Açúcar de Moçambique
AMONTRANS – Associação Moçambicana dos Transportadores Rodoviários Interurbanos e Internacionais
ANANIA – Agência Nacional de Viagens
ANE – Administração Nacional de Estradas
ANU – Agência Nacional do Ultramar
APD – Ajuda Pública ao Desenvolvimento
APGEI -
APN - Assembleia Provincial de Nampula
ASS – África a Sul do Sahara
ASTRA – Associação dos transportadores de Nampula
ASTROCAMA - Associação dos Transportadores Rodoviários de Carga de Maputo
ATABE – Associação dos Transportadores da Beira
ASTRAGAZA - Associação dos Transportadores de Gaza
ATROMAP - Associação dos Transportadores Rodoviários de Maputo
BAD – Banco Africano de Desenvolvimento
BADEA – Banco Árabe para o Desenvolvimento
BART – *Bay Area Rapid Transit System*
BEI – Banco Europeu de Investimentos
BM – Banco Mundial
BP – Balança de Pagamentos
BR – Boletim da República
BSAC – *British South African Company*
CAD – Comité de Apoio ao Desenvolvimento
CAPCFT – Conselho de Administração dos Portos Caminhos-de-Ferro e Transportes
CCFB – Companhia do Caminho-de-Ferro da Beira
CCTR – Comissão Coordenadora dos Transportes Rodoviários
CDN – Corredor do Desenvolvimento do Norte
CEDAR – Centro de Documentação e Informação
CEEI – Centro de Estudos Estratégicos e Internacionais
CEMT – Conférence Européenne des Ministres des Transports
CFM – EP – Caminhos-de-Ferro de Moçambique, Empresa Pública
CIP - Centro de Integridade Pública
CMCN – Conselho Municipal da Cidade de Maputo
CMCN – Conselho Municipal da Cidade de Nampula
CoAI – *Coal of Africa*
CMCM - Conselho Municipal da Cidade de Maputo
CMCN - Conselho Nuncipal da Cidade de Nampula
COMAG – Companhia Moçambicana de Aviação Geral
CPI – Centro de Promoção de Investimentos
CTA – Confederação das Associações Económicas de Moçambique
DANIDA – Agência de Cooperação Dinamarquesa

DETA – Direcção de Exploração do Transporte Aéreo
DNI - Direcção Nacional da Indústria
DNTL – Direcção Nacional de Transportes e Logística
DNTR – Direcção Nacional de Transporte Rodoviário
DPPF – Direcção Provincial do Plano e Finanças
DPTC - Direcção Nacional dos Transportes e Comunicações
EAU – Emirados Árabes Unidos
EDI – *Electronic Data Interchange*
EFILWC
ENA – Escola Nacional de Aeronáutica
EMBAMOC – Embaixada de Moçambique
EMTPM – Empresa Municipal de Transporte Público de Maputo
EMTPUN - Empresa Municipal de Transporte Público Urbano de Nampula
EN – Estrada Nacional
ETACI - EUA – Estados Unidos da América
FEMATRO – Federação Moçambicana dos Transportadores Rodoviários
FMI – Fundo Monetário Internacional
FTC – Fundo dos Transportes e Comunicações
FRELIMO – Frente de Libertação de Moçambique
HCB – Hidroeléctrica de Cahora Bassa
IDE – Investimento Directo Estrangeiro
IDH – Índice de Desenvolvimento Humano
IEA – Agência Internacional para a Energia
IMF – *International Monetary Fund*
INATTER - Instituto Nacional de Transportes Terrestres
INGCCN - Instituto Nacional de Gestão e Combate as Calamidades Naturais
INE – Instituto Nacional de Estatística
IPPMEM - Instituto para a Promoção das Pequenas e Médias Empresas de Moçambique
ISCSP – Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas
ISEG – Instituto Superior de Economia e Gestão
ISSO - Organização Internacional de Normalização ou *International Organization for Standardization*
ISRI – Instituto Superior de Relações Internacionais
IST – Instituto Superior Técnico
JICA – Agência Japonesa de Cooperação Internacional
LAM – Linhas Aéreas de Moçambique
MCCA – *Millennium Challenge Account*-Moçambique
MEM – Mapa Empresarial de Moçambique
MEX – Moçambique Expresso
MPDC – *Maputo Port Development Company*
MT – Meticais (Moeda de Moçambique)
MTC – Ministério dos Transportes e Comunicações
NAV – Navegação Aérea de Portugal
NRZ – *National Raylways Zimbabwe*
OCDE – Organização de Cooperação e de Desenvolvimento Económico
OMC – Organização Mundial do Comércio
ONG – Organização não Governamental
ONU – Organização das Nações Unidas
OGE – Orçamento Geral do Estado
ORET – Agência de Cooperação Holandesa
PARPA – Programa para a Redução da Pobreza Absoluta

PD – Países Desenvolvidos
PIB – Produto Interno Bruto
PME - Pequenas e Médias Empresas
PNB – Produto Nacional Bruto
PRE – Programa de Reabilitação Económica
PRES – Programa de Reabilitação Económica e Social
PRISE – Programa Integrado do Sector das Estradas
PVD – Países em Vias de Desenvolvimento
RAS – República da África do Sul
RDA – República Democrática Alemã
RENAMO – Resistência Nacional de Moçambique
RICON – Rites and Icon
ROMOC – Rodoviária de Moçambique Centro
ROMON – Rodoviária de Moçambique Norte
ROMOS – Rodoviário de Moçambique Sul
ROMOZA – Rodoviário de Moçambique Zambézia
RTCM – Rio Tinto *Coal* Moçambique
SADC – *Southern Africa Development Community*
SADCC – *Southern African Development Coordination Conference*
SARA – *Southern Africa Development Community*
SASA – Associação de Produtores de Açúcar da África do Sul
SATS – *South African Transport Services*
SDCN – Sociedade de Desenvolvimento do Corredor do Norte
SPCFT – Serviços dos Portos Caminhos-de-Ferro e Transportes
SSA – Associação de Produtores de Açúcar da Swazilândia
SUMP – *Sustainable Urban Mobility Plans*
TAP – Transportes Aéreos de Portugal
TCRP – *Transit Cooperative Research Program*
TICIDI – *The Independent Commission on International Development Issues*
TPU – Transportes Públicos Urbanos
TRAC – *Trans African Concession*
TTA – Empresa de Transporte e do Trabalho Aéreo
UNCTAD – *United Nations Conference on Trade and Development*
UNDP – *United Nations Development Programme*
USAID – *United States Agency for International Development*
UTRE – Unidade Técnica de Reestruturação Económica
UE – União Europeia
WB – *World Bank*
Woesa – *Woman in Oil and Energy South Africa*
ZSS – Associação de Produtores de Açúcar do Zimbábue
CO2 – Dioxido de Carbono
\$ - Dólar Americano/

1. – Introdução

Moçambique atravessou, entre as décadas de 1970 e 1980, de forma acentuada, persistentes crises políticas, económicas e sociais. Em consequência da debilidade produtiva, da violenta queda nas exportações e do limitado fluxo de Investimento Directo Estrangeiro (IDE), a Balança de Pagamentos (BP) manteve-se deficitária. A guerra civil, terminada em 1992, agravou este contexto mantendo o país à margem da dinâmica económica mundial.

Assistiu-se, deste modo, à deterioração das estruturas de educação, saúde, emprego, de entre outras, com consequências gravosas para os cidadãos. Este ambiente de crise determinou, em 1986, a implementação do Programa de Reabilitação Económica e Social (PRES) sob os auspícios do Fundo Monetário Internacional (FMI) e do Banco Mundial (BM).

Na actualidade, a tensão, com algumas excepções, parece ceder aos imperativos pacíficos, contexto que poderá permitir uma maior dinâmica interna para um desenvolvimento económico, social e político. E, nesta fase, a tomada de consciência sobre a necessidade da inserção do país no mercado mundial, traz consigo a crescente importância da sua coesão e equilíbrio, condição necessária (embora não suficiente, como é obvio) para o seu crescimento e desenvolvimento socioeconómico.

Com a descoberta de grandes reservas de recursos naturais na primeira metade da segunda década do presente século, nomeadamente, o gás e o carvão mineral, o país tem conhecido um considerável afluxo de IDE destinado essencialmente a infra-estruturas de transportes e toda a logística inerente à exploração daqueles, contexto que tem alterado a estrutura do sistema de transportes¹ no país.

Constata-se assim, que o país tem apostado em investimentos avultados, com a construção e reabilitação de importantes infra-estruturas, orientados principalmente aos corredores ferro-portuários, que permitam o escoamento destes recursos, constituindo a chave do funcionamento do modelo espacial e potenciando a uma lógica do crescimento que se observa desde o período colonial. Este contexto, está na origem de uma generalizada ausência de complementaridade de meios e infra-estruturas de transportes, provocando consideráveis desequilíbrios no desenvolvimento interno.

Neste sentido, torna-se importante avaliar até que ponto as políticas públicas no sector dos transportes têm acautelado o desejado equilíbrio e complementaridade, particularmente no que se refere a movimentação de pessoas. Isto é, urge avaliar como as políticas no sector dos

¹ Sistema de Transportes: “acção conjunta de distintos meios de transporte numa determinada área” (Volgt, 1964: 39).

transportes têm correspondido à este aspecto e qual tem sido o impacto das mesmas, em particular, no transporte colectivo, dada a sua importância na mobilidade de bens e pessoas, tendo em conta o tipo de economia dominante na extensão territorial, a agrícola (Chilundo, 1990: 73). Aliás, tal como sublinha a Política de Transportes, plasmada na Resolução nº 5/96, o transporte rodoviário serve para a mobilidade “de passageiros por excelência, enquanto o ferroviário contribuirá para o descongestionamento do tráfego urbano e peri-urbano ao longo das linhas férreas”.

Este reconhecimento, naturalmente, realça a importância do transporte rodoviário em relação aos demais. Ou seja, dada a fraca densidade do caminho-de-ferro e os elevados custos da sua construção o transporte rodoviário é aquele que melhor pode satisfazer as necessidades das comunidades, principalmente, pelo facto de, nas curtas distâncias, os custos de utilização dos seus terminais serem mais reduzidos, diferentemente de outros meios de transporte, tais como o aéreo e o ferroviário, que observam elevados os custos de utilização dos terminais nas curtas distâncias (Bradford, 1987: 152).

Portanto, o transporte rodoviário apresenta-se como fundamental para o crescimento socioeconómico de países, desde que as suas políticas acautelem devidamente os efeitos potencialmente mais nefastos. Aliás, esta é uma das principais razões que levam a presente tese a se debruçar sobre o transporte colectivo, quer o estatal quer o privado, e não sobre o transporte individual.

Este estudo ganha uma maior relevância quando, paradoxalmente, o caminho-de-ferro, outrora considerado imprescindível ao desenvolvimento das economias tem conhecido uma considerável concorrência a nível global, com o crescimento da importância do transporte rodoviário na movimentação de bens e pessoas. Aliás, ao nível da região da África Austral, o transporte rodoviário tem a quota de cerca de 85% no movimento de bens e pessoas contra 15% para o transporte ferroviário (SARA, 2012)².

Por outro lado, a infra-estrutura ferro-portuária em Moçambique, dada a natureza da inserção regional do país, está direccionada para os países vizinhos sem acesso ao mar e para a República da África do Sul (RAS), não possuindo o país, por exemplo, uma ligação ferroviária norte-sul³.

² SARA – *Southern African Railway Association*.

³ Das 11 províncias administrativas de Moçambique, nomeadamente Cabo Delgado, Gaza, Inhambane, Maputo-Cidade, Maputo-Província, Manica, Nampula, Niassa, Sofala, Tete e Zambézia, apenas 7, nomeadamente, Gaza, Maputo-Cidade, Maputo-Província, Manica, Nampula, Niassa e Sofala têm sistemas ferroviários operacionais, não abrangendo, contudo, todos os seus distritos.

Por exemplo, dos 22 distritos administrativos que compõem a província de Nampula⁴, a mais populosa do país (INE, 2013), apenas sete são atravessados pela linha - férrea do Corredor de Desenvolvimento do Norte (CDN) no seu percurso em direcção ao Malawi⁵, aspecto este que realça a importância do transporte rodoviário para o desenvolvimento socioeconómico da província e do país.

Os caminhos-de-ferro apresentam, assim, uma cobertura territorial muito limitada, menos acessível. Aliás, as regiões não servidas pelo caminho-de-ferro constituem a maior parte do território.

O sector do transporte rodoviário em Moçambique apresenta-se assim como aquele que melhor pode integrar a economia rural na infra-estrutura principal dos transportes, para que as populações possam chegar aos mercados provincial/nacional e globais, exigindo mais e melhores meios de transporte que satisfaçam as suas necessidades de acessibilidade e de mobilidade. Isto é, a cópra, o amendoim, a castanha de caju, o algodão, feijões, entre outras, regra geral, exigem o transporte rodoviário para o seu transporte dos centros de produção para os de consumo ou de exportação (Chilundo, 1990: 83). Assim, o transporte rodoviário é vital para a economia moçambicana e não simplesmente complementar “levando os seus benefícios a regiões ricas em recursos naturais mas que ainda não suportam o custo da construção do caminho-de-ferro” (Chilundo, 1990: 75).

No entanto, paradoxalmente, no transporte colectivo, no presente contexto, Moçambique não dispõe de uma única transportadora com abrangência nacional ou mesmo provincial/regional. O mesmo se observa em relação à província de Nampula, em que a movimentação de pessoas quer no meio urbano, quer nas ligações inter-distritais, é garantida por inúmeros transportadores, com viaturas de pequena capacidade/dimensão, não oferecendo segurança e tranquilidade a quem pretende utilizar os serviços pois, a actuação destes para além de desregrada, não obedece, por exemplo, a horários pré-estabelecidos, ou paragens em terminais pré-definidas, funcionando como se de actividade informal se tratasse.

Neste contexto, poder-se-á questionar se a aposta aos corredores ferro-portuários representa ou tem por objectivo o alcance do conceito de desenvolvimento, uma vez que se verifica que o aumento da dimensão destas infra-estruturas não está a constituir um desafio que mobiliza energias e capacidades na sua utilização interna.

⁴ Angoche, Erati, Ilha de Moçambique, Lalaua, Liúpo, Lunga, Malema, Mecubúri, Meconta, Memba, Moma, Monapo, Mogincual, Mogovolas, Mossuril, Muecate, Murrupula, Nacala-a-Velha, Nacarôa, Nampula, Rapale e Ribaúe.

⁵ Malema, Meconta, Monapo, Nacala-a-Velha, Nampula, Rapale e Ribaúe.

1.1 – Tema do Estudo e objectivos

Como ponto de partida deste estudo, é necessário situar Moçambique no tempo/espaço. O país tornou-se independente em 1975, estando no poder um partido de orientação marxista-leninista. Com o processo de nacionalizações levadas a cabo em 1977⁶, o Estado passou a ser o gestor da economia e grande parte das empresas e serviços de transporte foram submetidas à sua direcção⁷. O serviço de transporte colectivo, quase na sua totalidade, ficou sob gestão estatal, numa economia de planificação central, sem concorrência ou competitividade empresarial.

Se nos primeiros anos da independência o governo moçambicano almejava constituir empresas de transporte colectivo nacionais e abrangentes, no presente contexto, o sector encontra-se literalmente em crise. Com efeito, a sua posição e capacidade de resposta afastaram-se consideravelmente dos objectivos pretendidos. Dada a especificidade do transporte colectivo como principal recurso para a mobilidade, quer a nível urbano, quer a nível rural, importa analisar as causas desta situação; isto é, até que ponto às políticas orientadas ao sector dos transportes e a sua implementação, tem correspondido a importância do transporte colectivo em particular.

Assim, o tema desta tese de doutoramento centra-se na seguinte problemática: *Um estudo de avaliação das políticas públicas de transporte público em Moçambique e o seu impacto na promoção do desenvolvimento socioeconómico – O caso da Província de Nampula*. Isto é, até que ponto as políticas de transporte público em Moçambique respondem as exigências do processo de desenvolvimento particularmente na movimentação das comunidades, quer as do meio urbano, quer as do meio rural.

O objecto de estudo desta tese insere-se no domínio das ciências sociais, na especialidade de Desenvolvimento Socioeconómico, embora seja importante salientar que, no seu âmago, o estudo não se reduz apenas à análise das políticas públicas no transporte colectivo, visto que, são também abordadas outras questões e sectores, relacionados não só com o sector dos transportes mas também com o desenvolvimento socioeconómico de Moçambique.

Portanto, são os aspectos acima mencionados que concorrem para que o estudo aborde em profundidade a problemática dos passageiros embora se esteja ciente de que, com algumas diferenças, os meios, as operações, e as infra-estruturas para o movimento de passageiros são

⁶ A 24 de Julho de 1977, a Frente de Libertação de Moçambique (FRELIMO) procedeu nacionalizações em cinco áreas da economia que viriam a constituir o sector estatal: terra, banca, prédios, saúde e educação

⁷ Os Serviços dos Portos e Caminhos-de-Ferro e Transportes (SPCFT) eram pertença do Estado desde o período colonial.

as mesmas para o movimento de mercadorias. Em parte, e até certo ponto, estas duas actividades encontram-se interligadas e muitas vezes são abordadas conjuntamente (Castro, 1980). Aliás, torna-se impossível fazer uma análise de um determinado sector de transporte sem fazer referência ao sistema no seu todo. No entanto, o objectivo da presente tese é o transporte colectivo de passageiros.

No que respeita ao período temporal, destaca-se o período pós-independência embora não se deixe de referenciar o período anterior a esta, altura em que se estruturou o sistema de transportes em Moçambique. Neste sentido, esta tese analisa o transporte colectivo em Moçambique nos seus diferentes períodos, nomeadamente, economia de planificação centralizada, liberalização económica e o pós-guerra, observando os desafios sociais, económicos e políticos a que o sector de transporte colectivo fez face.

Assim, os **objectivos** desta tese podem ser resumidos em:

1.1.1. – Gerais:

- Analisar e compreender a problemática e situação do sector do transporte colectivo no contexto moçambicano; avaliar as políticas, estratégias seguidas para a sua implementação e até que ponto as mesmas se adequam à realidade.
- Reflectir acerca dos processos socioeconómicos e políticos que têm condicionado à estruturação do sistema de transportes em Moçambique, isto é, os condicionalismos internos e externos.
- Produzir informação que possa suscitar uma reflexão por parte do Governo, sector privado, parceiros de cooperação e a sociedade em geral sobre o estado actual do transporte colectivo, no que se refere as suas políticas, assistência e o estágio da concretização de medidas para a sua melhoria.

1.1.2. – Específicos:

- Caracterizar a estrutura do sector de transportes em Moçambique e, particularmente o colectivo;
- Analisar a evolução do sector do transporte colectivo nas diferentes fases históricas do país, observando a sua capacidade de resposta e impacto no processo de desenvolvimento; e, questionar se o mesmo é derivado de motivos estruturais, conjunturais ou das escolhas políticas;
- Demonstrar a importância do sector do transporte colectivo para o desenvolvimento da economia de Moçambique.

- Observar as estratégias, interesses e lógicas dos diferentes operadores de transporte colectivo em Moçambique e como os mesmos se cruzam
- Observar as principais tendências nos transportes colectivos em termos das características dos serviços e infra-estrutura, os factores que afectam a politica governamental, assim como projectar tendências futuras dos problemas, avaliando as suas perspectivas, oportunidades e potencialidades.
- Observar, até que ponto Moçambique tem vindo a elaborar uma política integrada de transportes, particularmente o colectivo, tendo em conta o país e a região.

1.2 – Razões da Escolha

Duas razões se impõem na escolha deste tema, nomeadamente, as de carácter pessoal por um lado, e por outro, científicas/académicas.

1.2.1. – Razões de Carácter Científico/Académico

A oportunidade deste estudo parece indiscutível. Em primeiro lugar porque falta na bibliografia moçambicana uma obra deste género. A informação objectiva acerca do transporte colectivo particularmente após 1975, apresenta-se de forma dispersa, em fontes difíceis de consultar. Por outro lado, a quase inexistência de reflexões profundas sobre esta problemática referenciando a província de Nampula, por sinal, a mais populosa do país, com cerca de 4.647.841 de um total de 23.700.715 habitantes (INE, 2013). Como refere Chilundo (1990: 73), apesar da província de Nampula ter tido um peso importante na economia colonial, no que se refere a área da história económica e social, “poucas vezes tem sido objecto de estudos sistemáticos”. Este constituiu um incentivo na elaboração deste estudo, embora consciente do risco pela inexistência de estudos prévios.

Uma outra razão prende-se com o crescimento do país e os desafios inerentes a acessibilidade e mobilidade que este faz face, para além das questões ambientais e energéticas que demonstram a necessidade de procura de soluções sobre o sistema de transporte colectivo. O sistema actual, encontra-se desajustado e mostra a necessidade de actualização, requerendo um frequente incremento e melhoria dos serviços, de forma a servir ou responder a procura (TCRP, 2003). Neste sentido, a investigação torna-se necessária para resolver problemas operacionais, para adaptar/adoptar estratégias, políticas e tecnologias apropriadas, assim como introduzir inovações na indústria do transporte colectivo. Aliás, devido aos

desequilíbrios na infra-estrutura de transporte no país, a investigação pode e desempenha um papel fundamental para a alteração deste contexto.

Por outro lado, na área dos transportes, o que caracteriza a planificação não é somente a construção de infra-estruturas, aquisição de meios e fixação de rotas, mas também, a necessidade e o incremento de flexibilidade e visionamento de estratégias políticas num meio ambiente incerto (Nijkamp e Blass, 1994: 3). Como referem Nijkamp e Blass, (1994: 7) estratégias pró-ativas orientadas pela ciência social requerem a investigação política da ciência social, não apenas preocupada com as soluções técnicas ou meios financeiros/de financiamento, mas também, prestando atenção a recursos materiais, respostas humanas, entre outros aspectos. Os países aptos a desenvolverem e assegurarem esta tendência estão relativamente melhor posicionados para serem bem-sucedidos nas suas políticas.

Para tal, é necessário desenvolver capacidades técnicas e analíticas no processo de coordenação dos diferentes sectores, com vista a fazer face aos impedimentos ao desenvolvimento de uma forma coordenada e abrangente, de forma a reduzir os custos de mobilidade que, no contexto actual, tornam o mercado não competitivo.

Aliás, as estratégias pretendidas para o desenvolvimento, devem ter em conta que um desenvolvimento sustentável, significa a implementação de processos de planificação que favoreçam o desenvolvimento ordenado e concentrado das actividades nos espaços, criando condições que permitam orientar a gestão e a tomada de decisões nas matérias, garantindo o seu desenvolvimento a longo prazo e a continuidade dos processos evolutivos (Bertoni, 2008: 159), num processo em que a ciência é imprescindível.

Por outro lado, é importante verificar até que ponto as lições apreendidas do passado, em termos de políticas e sua implementação alimentam as políticas actuais no sector e qual o seu impacto no processo de desenvolvimento socioeconómico; isto é, o papel da memória institucional existente (documentação do processo).

Importa sublinhar que os aspectos identificados e apresentados são mais de cariz prático em que se procurou conciliar aquilo que é a legislação em vigor com as práticas, com a finalidade de contribuir tanto para o desenvolvimento do sector, das próprias políticas, como para o desenvolvimento socioeconómico em geral. Esta é a perspectiva do desenvolvimento do estudo – traçar e apresentar linhas de discussão com vista a melhoria do sistema, assim como no que diz respeito ao seu impacto socioeconómico. Aliás, devido ao crescimento assinalável da economia moçambicana e à sua dependência face as operações do sector ferroviário, a questão do transporte interno, particularmente o colectivo, deve merecer uma atenção especial quer de políticos, quer de investigadores e da sociedade em geral.

Assim, a avaliação das políticas de transporte colectivo em Moçambique, com enfoque na província de Nampula, justifica-se para um bom acompanhamento e conhecimento do desenvolvimento das actividades e das mudanças estruturais observadas no sector; assim como pelo facto do transporte colectivo exigir meios e uma combinação de esforços de todos os segmentos. Este esforço deve ser aplicado racionalmente, sendo assim necessário diagnosticar o nível, o tipo, o ajustamento das medidas socioeconómicas e políticas à realidade e aos esforços e alternativas previstas pelos próprios operadores e beneficiários.

Como defendem alguns autores, nomeadamente, Button (1993), Nijkamp e Blass (1994), de uma forma geral, uma política de transporte bem concebida está em condições de influenciar os processos de desenvolvimento, sendo assim necessário que os gestores e a ciência tenham uma visão conjunta dos problemas e reconheçam os limites e as possibilidades de influir sobre eles.

Aliás, uma política de transporte poderá ter êxito se nas suas medidas de estruturação se derem conta não apenas do tipo de forças de desenvolvimento que são passíveis de intervenção ou orientação, mas também de quais as áreas em mudança mercê da actuação de dinamismo espontâneo. Com efeito, as medidas políticas ditadas sem o conhecimento das suas conexões, podem regular aspectos inoperantes, produzindo resultados distintos dos esperados e desejados (Lansing, 1966; Novaes, 1975; Banister e Button, 1991).

Pretende-se assim, que este estudo possa contribuir para a melhoria do transporte colectivo em Moçambique assim como incentivar o desenvolvimento do mesmo, proporcionando informação relevante a eventuais investidores

1.2.2 – Razões de Carácter Pessoal

A escolha do tema transportes tem ver com a familiaridade que o autor tem com o sector, uma vez que a sua tese de mestrado, defendida no ISEG em 1998, na disciplina de Desenvolvimento e Cooperação Internacional, versou sobre “A Liberalização Económica e o Transporte Aéreo – o Caso das Linhas Aéreas de Moçambique”. Por outro lado, o facto de ser moçambicano e natural da província de Nampula impelem o autor a desenvolver uma investigação que possa ser útil para o desenvolvimento do seu país.

1.3 – Metodologia de Investigação

Este estudo, é resultado dum trabalho de pesquisa quer bibliográfico/documental, quer de terreno, recorrendo a entrevistas e observações. Portanto, para a sua concretização,

recorreu-se ao uso de diferentes métodos e técnicas para a obtenção de respostas em relação a avaliação do percurso/opções do desenvolvimento do transporte colectivo no país em geral com a província de Nampula em destaque.

A combinação de métodos deriva do facto de oferecerem vantagens quando se trata de estudos em questões sociais ou comunitárias, para além do facto de determinadas questões práticas não aparecerem sempre documentadas (Onwuegbuzie e Johnson, 2006: 48). Neste sentido, a combinação de métodos é defendida e utilizada, para além de outros argumentos, devido a complexidade do fenómeno humano, do fenómeno social, assim como a possibilidade da investigação empírica, apresentar resultados muito mais ricos e diversificados (Mingers, 2001).

Aliás, a observação metódica da realidade social, tendo como objectivo explícito pôr a prova afirmações e interpretações provisoriamente aceites sobre a sua configuração e funcionamento, é hoje, tal como no domínio mais consolidado e prestigiado das ciências físicas e da natureza, prática corrente em ciências sociais (Mingers, 2001: 241).

Neste sentido, a literatura sugere que os actores de desenvolvimento reconhecem cada vez mais as vantagens de usar uma mistura complementar de metodologias para pesquisas relacionadas com o desenvolvimento assim como a sua monitoria, a chamada multi-metodologia, que encerra uma abordagem multidisciplinar e multifacetada (Mingers, 2001: 241).

Assim, para este caso, pela magnitude, objectivos e alcance do estudo, foram combinadas avaliações de cunho quantitativo e qualitativo que, por muitos autores são tidos como sendo complementares e pelo facto do estudo requerer uma leitura em múltiplas perspectivas (Barata e Piepoli, 2001: 9). A combinação, permitiu obter respostas a questão de pesquisa de uma forma pragmática e filosófica (Onwuegbuzie e Leech, 2006: 475), tendo providenciado coerência e melhor caracterização do fenómeno em estudo⁸ (Mingers, 2001: 241).

Em síntese, a tese privilegiou os seguintes métodos:

- Metodologia Interpretativa – tratando se de uma avaliação (estudo de caso). A ênfase quantitativa (Mingers, 2001: 240) resultou na estruturação, análise,

⁸ Embora se alerte que a utilização numa única pesquisa de métodos qualitativo e quantitativo possa ser complexa, quando forem concorrenciais ou sequenciais (Onwuegbuzie e Collins, 2007). No entanto, “cada método gera diferentes tipos de dados, todos contribuindo por formas específicas para a compreensão do fenómeno em questão” (Moreira, 1994: 25). Aliás, o melhor paradigma é determinado pelo investigador e o problema/questão a ser investigada e não pelo método (Hanson *et All*, 2005: 226).

sistematização da informação relevante respectiva ao sector do transporte em geral e do colectivo em Moçambique assim como a realidade da província de Nampula, especificamente, nesta área.

O estudo iniciou-se assim com uma revisão bibliográfica as questões dos transportes. A pesquisa bibliográfica permitiu ao autor um contacto directo com alguns dos escritos sobre os transportes em geral e o colectivo em particular, desde relatórios, legislação, projectos, publicações, livros, artigos de revistas, jornais, folhas noticiosas e relatórios de consultoria, para além do contacto com diferentes aspectos do desenvolvimento do país e da província, o que possibilitou o reconhecimento dos aspectos importantes que cercam o tema estudado. A técnica fundamental neste método foi a análise documental/ análise de conteúdo.

- Método Qualitativo – este método foi de recurso, devido a exiguidade de literatura e informação disponível sobre a matéria do transporte colectivo em Moçambique e em Nampula em particular por um lado, e por outro, permitiu colocar questões aos sujeitos e actores locais em diferentes perspectivas e documentar suas práticas (Onwuegbuzie e Johnson, 2006: 49).

Este método, compreendeu uma técnica fundamental: a mesma foi baseada em entrevistas semi-estruturadas individuais (face a face) com perguntas padronizadas num guião. Como procedimentos, o autor (entrevistador) fez as perguntas e registou as respostas dos entrevistados.

Nas técnicas, apesar de não ser fundamental, foi feita a observação participativa: “observação participante despercebida pelos observados” que, permitiu a priori a verificação das considerações individuais ou colectivas da problemática em estudo (Carmo e Ferreira, 2008: 120).

A utilização deste método (informação com base no trabalho de campo), juntamente com a metodologia interpretativa, permitiu testar os modelos teóricos e confronta-los com o *feedback* dos entrevistados⁹ (Hanson, *et al*, 2005: 224).

- Método Histórico – este método teve em vista a análise dos fenómenos e factos sócio - políticos e económicos do passado relativos ao país e a província, para melhor explicar a realidade actual e perspectivar o futuro. Aliás, o presente sem história é descrição, sem

⁹ No método qualitativo, o objectivo principal é o de capturar a experiência de vida das pessoas de uma forma autêntica (Onwuegbuzie e Johnson, 2006: 49); embora também se tenha presente que se trata de um método que exige uma credibilidade externa no que se refere a informação recolhida (Onwuegbuzie e Johnson, 2006: 50). Aliás, “o padrão “Serendipity” ... diz respeito a descoberta, por acaso ou pela sagacidade do investigador, de resultados válidos que não haviam sido procurados” (Moreira, 1994: 25; Merton, 1968).

interpretação dos fenómenos; o método histórico ajuda a compreender a realidade actual; o que na realidade somos (economicamente, socialmente, ambientalmente, politicamente, entre outros aspectos), é uma evolução do que já fomos (Carmo e Ferreira, 2008).

Assim, utilizando os métodos acima referidos, foram de uma forma sistemática, recolhidos dados que permitiram a observação das mudanças e diferenças na estrutura do sistema de transportes, em função das medidas e políticas do governo e as alternativas das comunidades em relação a problemática do transporte colectivo.

A pesquisa compreendeu assim três fases, nomeadamente, numa primeira, em que se fez a revisão da literatura com vista a obter informação para a tese seguida do desenvolvimento de entrevistas semi-estruturadas com grupos representativos, da qual resultou a presente avaliação das políticas públicas e do sector do transporte colectivo em Moçambique.

Após o trabalho de campo seguiu-se o processamento da informação recolhida e a produção da presente tese.

1.4 – Fontes

Como se referiu, este estudo é o resultado dum trabalho de pesquisa quer de terreno, recorrendo a entrevistas, quer bibliográfico, contemplando observações de estudos e publicações, quer sobre o transporte em geral e, de uma forma particular, o colectivo, para além do contacto com diferentes aspectos do desenvolvimento de Moçambique.

Assim, em várias instituições, moçambicanas e portuguesas, foi recolhido material e feitas consultas sobre aspectos do transporte, sendo de destacar:

- Em Moçambique: Arquivo Histórico de Moçambique; Arquivo da Secretaria de Estado da Aeronáutica Civil, Arquivos do Instituto Nacional de Estatística em Maputo e Delegação da Província de Nampula, Arquivos dos Jornais Domingo, Notícias e Savana, Bibliotecas da Universidade Eduardo Mondlane, do ISRI, DPPFN e Gabinete do Governador da Província de Nampula, Centro de Promoção do Investimento, Empresas Municipais de Transporte Público de Nampula e Maputo, ANE – Sede e Delegação de Nampula e nos Municípios de Nampula e Maputo.

- Em Portugal: Biblioteca do Instituto Superior de Transporte, da Faculdade de Arquitectura, do ISCSP, do ISEG, do IST, sendo as últimas quatro instituições, da Universidade de Lisboa. Destaque também para a pesquisa feita, através da *internet*.

Para além das entrevistas mencionadas, vários encontros, formais e informais, tiveram lugar, com a participação, quer no sector público quer nas empresas transportadoras, investigadores, jornalistas, entre outros actores, como tentativa de obter informação na questão em estudo, pois, o transporte colectivo, é um assunto que não mereceu grande interesse de investigação ou académico em Moçambique.

1.5 – Estrutura da Tese

A presente tese comporta Sete Capítulos resultantes da preocupação de proporcionar uma melhor leitura e compreensão do tema nos seus diferentes aspectos:

- No **1º Capítulo**, apresenta-se o enquadramento teórico, fazendo-se uma operacionalização dos principais conceitos apelados no mesmo, nomeadamente, as abordagens teóricas do processo de desenvolvimento, a importância dos transportes no processo de desenvolvimento, embora também sejam portadores de enormes consequências negativas e, finalmente, o processo das políticas públicas e sua avaliação

- No **2º Capítulo**, apresenta-se uma caracterização das políticas públicas e do sistema de transporte antes da independência de Moçambique e o seu impacto no desenvolvimento socioeconómico na colónia, com maior incidência no transporte colectivo.

- O **3º Capítulo** aborda as políticas e o sistema de transportes após a independência.

- O **Capítulo 4º** faz uma caracterização e avaliação do transporte colectivo em Moçambique no presente contexto.

- No **5º Capítulo**, faz-se uma avaliação da política de transporte colectivo em Moçambique.

- O **6º Capítulo** apresenta alguns contributos para o desenvolvimento do transporte colectivo em Moçambique.

- No **7º Capítulo**, são apresentadas as conclusões da dissertação, as pistas de possíveis linhas de investigação e as limitações que a tese apresenta. E, por último, são apresentados os anexos e as referências bibliográficas.

Capítulo 1. – Enquadramento e a Abordagem Teórica

. Operacionalização de Conceitos

Ao levar-se a cabo um estudo de avaliação de políticas públicas num determinado sector de actividade socioeconómica, a preocupação do mesmo será a de observar ou procurar encontrar as respostas que o sector em análise oferece as solicitações impostas pela sociedade. Isto é, como essas políticas têm influenciado ou respondido as necessidades que decorrem do processo de desenvolvimento.

Aliás, uma avaliação de políticas públicas exige sempre o estabelecimento de uma relação entre as condições sociais e económicas e as escolhas políticas que os cidadãos e o Estado apresentam ou fazem no processo de crescimento e desenvolvimento, objectivo primordial da governação, através das políticas públicas (Garbrah-Aidoo e Osuji, 1997: 27).

No caso dos transportes, o seu sistema influencia e também é influenciado pelas decisões relacionadas com o desenvolvimento, tomadas noutras áreas, como por exemplo, os princípios sobre o uso da terra, decisões sobre o investimento, consumo de energia, entre outras (Homes, 1997: 22), visto que o transporte não existe no vazio, mas sim, faz parte do sistema produtivo (Button, 1993: xvi) e os seus objectivos estão relacionados com os objectivos sociais, económicos e ambientais (Homes, 1997: 28-29). Assim, quer os transportes, quer as políticas públicas a diferentes níveis são factores e resultados do próprio processo de desenvolvimento.

Neste sentido, o presente enquadramento e abordagem teórica, não se restringe, apenas, a uma revisão bibliográfica sobre o tema, mas também preocupou-se em operacionalizar alguns dos conceitos constantemente referenciados no estudo das políticas públicas e seus objectivos, neste caso na área dos transportes, nomeadamente, o desenvolvimento e o próprio transporte.

A pertinência desta reflexão deriva do facto das evidências das abordagens teóricas sobre estas matérias, serem numerosas e diversas, para além do facto de poderem ser distinguidas diferentes ópticas em contextos diferentes. Como referem Hollis e Smith (2002: 105) “no que se refere ao mundo social, existem sempre duas histórias ... a partir da perspectiva de um agente externo ou observador ... ” e, outra que procura alcançar “o

significado das coisas”.

Esta é a razão da presente escolha, cuja análise se segue e que, para uma melhor compreensão está subdividida em quatro pontos, nomeadamente, i) abordagens teóricas do processo de desenvolvimento; ii) a importância dos transportes no processo de desenvolvimento; iii) políticas públicas e, iv) avaliação de políticas públicas.

1.1. – Abordagens teóricas do processo de desenvolvimento

Entre as décadas de 1940 e 1980, a área das Ciências Sociais viu nascer um assinalável número de teorias de mudança social que não constituem um conjunto homogéneo. (Boudon, 1989: 11).

Nesse conjunto ressaltou a ambiguidade e controvérsia do conceito “desenvolvimento”, visto que, muitos dos pressupostos em que os seus teóricos se basearam, assim como as regularidades a que se pretendia conferir uma validade universal segundo a qual as leis da economia e da política económica são preceitos aplicáveis em todos os lugares e em todas as circunstâncias (Hosseini, 2003: 94), vieram a ser desmentidas pela realidade, apresentando, muitas vezes, uma validade local (Boundon, 1989: 11).

Assim, falar de crescimento e desenvolvimento económico, constituiu sempre uma área ou questão de intensos debates e até mesmo polémicas entre os economistas (Herath, 2009: 1458). Estes termos, muitas vezes, foram (são) utilizados para referenciar a mesma coisa, quando não o são (Ghatak, 1995: 34). Daí que, na generalidade, as teorias e muitos pontos de vista sobre o desenvolvimento não floresçam de uma forma incontestada (Herath, 2009: 1454). Aliás, Herath (2009: 1449) e Todaro (1985: 6) consideram um interessante *quebra-cabeças* sobre a génese da própria ideia de desenvolvimento.

Eventualmente, é uma das razões que levam Acemoglu (2012: 545-546) a referir que o crescimento económico é uma das sub-áreas mais relevantes e interessantes da economia, constituindo um excelente campo de estudo, que advém do facto de, entre outras razões,

- (i) a existência de muitas incógnitas e grandes desafios que têm atraído grande actividade intelectual, visto o desenvolvimento constituir uma preocupação para a humanidade e para a economia como ciência;
- (ii) o facto do desenvolvimento económico ser multifacetado. Não se trata apenas de crescimento da produção, mas também sobre a transformação de uma economia, que vai desde a sua estrutura sectorial, a sua composição demográfica e geográfica, a sua estrutura social e institucional, fazendo com que os elementos do

processo de crescimento sejam de extrema importância para o político, o cientista social e a demografia, conduzindo a uma grande variedade de perguntas e abordagens para as suas questões fundamentais;

- (iii) O facto da teoria do crescimento da economia combinar questões da macro e micro - economia.;
- (iv) por fim, o crescimento económico é também um grande campo empírico, envolvendo muitos pesquisadores que investigam novas questões dentro da área de crescimento e desenvolvimento.

Assim, a teoria do desenvolvimento se fecha num círculo de várias maneiras (Hoff e Stiglitz, 1999: 422). Aliás, as incertezas quanto ao desenvolvimento foram intensificadas com a evolução do pensamento académico (Sindzingre, 2006: 286), atraindo assim, mentes criativas e foi marcada por uma grande emoção intelectual (Hosseini, 2003: 97; Staudt, 1991: 1).

Aliás, a economia do desenvolvimento, ou o conceito de *Desenvolvimento* como área de estudo da economia das nações menos avançadas, surgiu com maior ênfase entre as décadas de 1940 e 1950 (Hosseini, 2010: 91; Herath, 2009: 1449), particularmente após a IIª Guerra Mundial¹⁰, em que o paradigma dominante era o neoclássico, quando a palavra tinha uma aplicação mais adequada ao sentido "*transformação*", num contexto em que se prestava mais atenção à procura de vias para a obtenção de um crescimento económico significativo (Srinivasan, 1998: 3; Ghatak, 1995: 49), reflectido num incremento do Produto Interno Bruto (PIB) (Sen, 1998: 12). Daí que Sen (1998: 20), defenda que uma das dificuldades para uma adequada caracterização do conceito desenvolvimento provém do papel que encerra a avaliação neste conceito; isto é, o que o representa ou não – o que depende da noção dos pensamentos que tal avaliação promove.

Neste sentido, como a maioria dos conceitos na área das ciências sociais, o "desenvolvimento" não têm um significado aceite por todos economistas, contextos ou como um determinado programa de acção (Herath, 2009: 1449; Amaral; Loucã; Caetano; Fontainha; Ferreira e Santos, 2007: 15), aspecto também derivado do facto do seu discurso e

¹⁰ No pós - IIª Guerra Mundial o corpo de pensamento denominado economia do desenvolvimento surgiu para descrever os problemas dos países menos desenvolvidos, e para fornecer uma solução para os seus problemas económicos (e sociais) (Brue, 2005: 460; Hosseini, 2003: 93). Antes da IIª Guerra Mundial, economistas e historiadores económicos escreveram sobre a origem do capitalismo, da revolução industrial, a evolução do comércio, ou, sobre o crescimento do sector e da empresa (Hosseini, 2003: 96). Segundo Lin e Rosenblatt (2012: 186) e Oppenheimer e Outros (1990: 20), o crescente interesse por este conceito foi explicável pela influência da concorrência Oeste/Leste e pela substituição das relações coloniais pelas neo-coloniais.

objectivos terem conhecido um processo de evolução, sendo submetidos a uma transformação notável ao longo da história. Aliás, Todaro (1980: 9), chama a atenção que, ao contrário das ciências físicas, a economia, sendo uma ciência social pode não pode reclamar leis científicas nem verdades universais. As leis económicas podem ter "tendências" e, estão sujeitas a grandes variações nos diferentes países e culturas em períodos distintos.

Assim, o significado do desenvolvimento tem sido constantemente ampliado e aperfeiçoado para incluir uma grande variedade de necessidades humanas (Herath, 2009: 1460; Hoff e Stiglitz, 2008: 427-428; Wanderley, 1993: 9-128).

Aliás, autores como Herath (2009: 1450) subscrevem a opinião de que a concepção moderna de desenvolvimento é necessariamente eurocêntrica, pois foi na Europa que o desenvolvimento foi inicialmente previsto para compensar problemas, tais como uma rápida urbanização, a pobreza e o desemprego, que surgiram como um resultado do crescimento do capitalismo.

Assim, embora se tenha observado uma grande riqueza de experiências, grande parte delas, claramente, não enfatizaram fórmulas para a observação do desenvolvimento nas diferentes regiões ou países (Hoff e Stiglitz, 1999: 389) pois, o que foi entendido como sendo o mesmo constituía na realidade crescimento económico que, principalmente nos países em vias de desenvolvimento (PVD), não teve uma correspondência na diminuição da pobreza, distribuição mais equitativa dos rendimentos e satisfação das necessidades básicas da população, o que seria imprescindível para se fazer sua alusão (Oppenheimer e Dauderstadt, 1990: 19), sendo especialmente notório o fosso existente entre os diferentes continentes (Caetano e Galego, 1995: 10), com algumas regiões da Europa ocidental e do Japão a conhecerem um crescimento rápido durante o século XIX e início do século XX, enquanto muitos outros estagnaram (Acemoglu, 2012: 545).

Aliás, Lin e Rosenblatt (2012: 171), referem que entre o Século XIX e o início do Século XX, apenas um número limitado de países de baixa ou média renda (menos de 10% das economias do mundo) conseguiram observar algum progresso alcançando o *status* de países de alta renda.

Quadro 1 – PIB, nível e taxa de crescimento por regiões (0-1998) – dois mil anos de crescimento

	PIB (unid: Biliões de dólares internacionais)/Ano				Taxa de crescimento do PIB (taxa média anual – em %)		
	0	1000	1820	1998	0-1000	1000-1820	1820-1998
Europa Ocidental	11.4	10.2	163.7	6961	-0.01	.34	2.13
Japão	1.2	3.2	20.7	2582	.10	.23	2.75
América Latina	2.2	4.6	14.1	2942	.07	.14	3.05

Europa de Leste e ex-URSS	3.5	5.4	60.9	1793	.05	.29	1.92
Ásia (excluindo Japão)	77.0	78.9	390.5	9953	.00	.20	1.84
África	7	13.7	31.0	1939	.07	.10	1.99
Mundo	102.5	116.8	694.4	33726	.01	.22	2.21

Fonte: Amaral; Louçã; Caetano; Fontainha; Ferreira e Santos, 2007: 171

Daí que a ligação entre o desenvolvimento económico e crescimento económico constitui(u) fonte de considerável confusão (Hosseini, 2003: 91; Sen, 1998: 12) em virtude do aumento das diferenças de crescimento entre regiões e países no mundo não terem sido entendidas da mesma forma por grande parte dos economistas dos séculos XVIII e XIX; diferencial de crescimento este que levou a uma enorme disparidade de rendimento per capita e o nível de vida, que continua a acentuar-se (Acemoglu, 2012: 545; Lin e Rosenblatt, 2012: 171), levando a que as teorias económicas sobre o crescimento e desenvolvimento, evoluíssem com êxitos e falhas na sua aplicação e observação (Hoff e Stiglitz, 2008: 389).

Eventualmente, este contexto deveu-se ao facto do crescimento económico ter sido o primeiro objectivo de política económica do Estado nos países desenvolvidos (PD) tornando o desenvolvimento económico praticamente sinónimo do crescimento da renda per capita (Hosseini, 2003: 98). Segundo Lin e Rosenblatt (2012: 175), a abordagem para medir o progresso relativo foi de se olhar para PIB per capita dos países em relação ao dos Estados Unidos da América (EUA), que foram o símbolo dos países industrializados mais avançados após a IIª Guerra Mundial. Foi esta simplificada tentativa da utilização do modelo de Harrod-Domar nos momentos iniciais do desenvolvimento económico que por natureza é um modelo de crescimento, que levou à utilização do PIB (Produto Interno Bruto) per capita como medida de desenvolvimento e como a solução de desenvolvimento por parte de economistas e agências internacionais.

Portanto, inicialmente, fins puramente económicos atraíram o foco do pensamento no desenvolvimento, em que os académicos e os profissionais salientaram macro - indicadores, enquanto as unidades menores, foram alvo de pouca atenção (Herath, 2009: 1460). A norma técnica de modelização na economia neoclássica foi para solucionar os resultados que emergiram num mercado impessoal para todos os bens, todos os períodos, e todos os riscos. A história não teve importância (Hoff e Stiglitz, 1999: 390).

Entre outras causas, a controvérsia em relação ao desenvolvimento deve-se também ao facto dos principais proponentes da sua definição/visão, serem provenientes de diferentes contextos: “autores representado praticamente todas as escolas do pensamento económico

(neoclássica, neo-keynesiana, marxista, etc.) tentaram estabelecer modelos de crescimento” (Sachs, 1970: 76).

É por esta razão que Cecconi (1975: 59) sublinha que uma grande parte das definições e classificações em matéria de crescimento económico, obedecem a princípios correspondentes as suas próprias preocupações desde técnicas, descritivas, sendo, portanto, sociológicas e normativas. Segundo este autor, Smith e os economistas clássicos estavam interessados no crescimento e progresso do capitalismo no mundo ocidental, e não nos problemas do que hoje se designa por PVD.

Rodrigues (2008: 78) alerta que muitas vezes, os conceitos inerentes à produtividade, da qualidade, entre outros, moldados a partir de métodos internacionalmente discutidos e definidos, com algumas exceções, ignoram os domínios locais de gestão, das capacidades específicas e os níveis de produtividade que eles podem reflectir. É por esta razão que Hosseini (2010: 91), defende que apesar de muitos dos pioneiros deste ramo da economia estarem conscientes das peculiaridades dos PVD, infelizmente, ignoraram as suas circunstâncias e impuseram prescrições políticas normalmente defendidas nos e para os PD. Não tiveram em conta que, por exemplo, economia de mercado não significa necessariamente sistema capitalista (Cabanes, 1996: 76).

Aliás, Hosseini (2003: 92 e 96), chama atenção que Ricardo e os economistas clássicos do seu tempo estavam atentos sobre a dinâmica económica da Inglaterra, a Europa Ocidental, e a parte anglo-saxónica da América, citando outras áreas do mundo apenas no contexto do comércio colonial britânico, ou nas políticas de migração. Como refere Werner (1985: 9), os cientistas sempre retrataram um segmento seleccionado do mundo, descrito por um conjunto de assumpções, algumas que podem ser bastante irrealistas no contexto do mundo real.

Neste sentido, muitos dos conceitos e princípios fundamentais dos economistas tradicionais derivaram da observação duma economia especial, com características institucionais e estruturais das nações industrialmente mais avançadas que não são relevantes ou apropriadas para o entendimento ou resolução dos problemas dos PVD (Todaro, 1980: 11).

Aliás, a maioria das teorias económicas, são produzidas por economistas de PD, com a intenção de explicar fenómenos económicos por si observados e vividos ou que utilizam os PD como referência para explicar os fenómenos nos PVD (Lin e Rosenblatt, 2012: 190).

Aliás, Seligson e Passe-Smith (2008: 7) chamam atenção pelo facto de Adam Smith, considerado o primeiro economista do desenvolvimento¹¹, embora tenha publicado a obra “*An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*” em 1776, apenas nas últimas seis décadas, se observou o estudo sistemático dos problemas e processos de crescimento/desenvolvimento na América Latina, África e na Ásia. Por isso Subrata (1995: xv), defende que possivelmente não existam teorias sobre o crescimento e desenvolvimento que tenham avaliado as realidades económicas dos PVD.

A economia do desenvolvimento surgiu assim, em resposta a um mundo real, a existência de países ricos ao lado de outros extremamente pobres. A diferença de disponibilidade de bens e serviços das pessoas entre os dois lados é tão grande que a explicação com argumentos convencionais em termos de factores relativos a tecnologia, política de governo, ou outros mostraram-se (então) inadequados, colocando-se em movimento um esforço generalizado para estabelecer um novo campo da economia (Hosseini, 2003: 97).

É neste sentido, Buys; Deichmann e Wheeler (2006: 26), Sindzingre (2006: 284) e Brandt (1981: 45) defendem que a abordagem sobre o desenvolvimento não é e não pode ser uniforme, visto que observam-se respostas diferentes e adequadas para contextos diferentes, que dependem da herança histórica e cultural, das tradições religiosas, dos recursos humanos e económicos, do clima e localização geográfica, o tipo e forma de governação, entre outros aspectos. As análises e investigações económicas não podem simplificar as mudanças dos seus contextos institucionais, sociais e políticos, para contextos onde é preciso lidar com o dilema humano da fome, pobreza, doenças entre outros problemas (Todaro, 1980: 10). Daí que Sachs (1970: 15) tenha defendido que os primeiros decénios do século XX puseram em evidência o divórcio entre a teoria económica universitária e a realidade visto que, frente aos problemas económicos e sociais, a teoria económica nada ofereceu. A macroeconomia não conseguiu encontrar um corpo de conhecimentos, disciplina, teoria ou modelo que tenha demonstrado ou atacado a complexidade e dimensão do desenvolvimento, válidos para todas as sociedades e todos os períodos e contextos históricos, devido a sua multidisciplinaridade (Amaral; Loucã; Caetano; Fontainha; Ferreira e Santos, 2007: 19; Edoho, 1997: xi; Ghatak, 1995: xv), visto que “não existem modelos prefixados para o avanço no processo de

¹¹ Autores como Herath (2009: 1450) e (Hosseini, 2003: 92), referem que a obra de Adam Smith pode ser vista como uma das inspirações para o surgimento posterior de uma "teoria do desenvolvimento", embora reconheçam a existência de outras obras importantes pré-Smith.

desenvolvimento, uma vez que as condições próprias de cada contexto supõem também condições próprias para o seu avanço” (Neto e Garcia, 1987: 68).

Pelo que para abordar o desenvolvimento, torna-se imprescindível fazer uma referência a estas escolas e economistas, com diferentes visões/modelos sobre o crescimento económico, em distintas épocas, desde os clássicos, neo-clássicos aos modernos.

Quadro 2 – Breve cronologia do pensamento da economia do desenvolvimento

Ano	Pensamento	Autor
1776	A riqueza das nações - mão invisível, liberalização do mercado.	Adam Smith (1723-1790)
1848	Os problemas da economia política, a liberdade da acção individual na esfera económica e política, o conceito de "utilitarismo", crescimento económico como uma função do factor acúmulo	John Stuart Mill (1848)
1940s – 1960s	Teoria do "big push", crescimento equilibrado, programação, planeamento, investimento, forte papel do governo para o processo de industrialização; e a teoria da ajuda internacional (impulsionada países em vias de desenvolvimento recentemente independentes; a necessidade da emancipação das colónias (ONU)) Abordagem "estruturalista", fases de desenvolvimento -a descolagem (<i>takeoff</i>); poupança e investimento, desagregação sectorial; ajuda internacional, papel da liderança política. Modelo dos dois-gaps, enfatizando a poupança e o investimento, desagregação sectorial; política da ajuda e liderança internacional - crescimento desequilibrado, "favorecendo as indústrias com fortes articulações", planeamento sequencial, "não podemos alcançar os objectivos de crescimento todos de uma só vez" "substituição das importações"	Paulo N. Rosenstein-Rodan, que chefiou o departamento de pesquisa do Banco Mundial (BM) em 1947. Arthur Lewis (1954), Chang (1949), Myrdal (1957), Walt W. Rostow (1960), Simon Kuznets (1930, 1966), Hollis Chenery (1970). Albert O. Hirschman (1958).
1970s	Argumento da dependência, "o capitalismo e o subdesenvolvimento na América Latina", o centro e a periferia, substituição de importações. A mudança do capital físico para o capital humano, do capital intensivo para as tecnologias menos intensivas; do emprego nas grandes cidades para as pequenas e médias empresas	Frank (1967), Cardoso e Faletto (1967), Prébisch (1950), Singer (1950), Samir (1976). Jan Tinbergen (1958, 64), Gary Becker (1964), T. W. Schultz (1968, 1971).
1980s	Fim do período áureo da economia do desenvolvimento, e uma mudança para o mercado, liberalismo, o ajustamento estrutural, a reacção às falhas do estruturalismo, novo foco na remoção das distorções originadas pelo governo, conduzindo ao	Krueger (1974), North (1981, 1990).

1990s	Consenso de Washington; retoma da economia institucional. Teoria de crescimento endógeno, desenvolvimento de uma compreensão mais profunda do papel da tecnologia; insuficiente atenção a teoria do catch-up - diferenças em termos de inovação dos países em vias de desenvolvimento.	Romer (1990), Aghion e Howitt (1992), Aghion e Tirole (1994), Jones (1995), Açemoglu (2003).
2000s ao presente	Várias abordagens - Reacção as falhas do Consenso de Washington (2012), novas experiências, análise de pesquisas, investimentos empresariais, do meio ambiente, o renascer firme da econometria e a produtividade, do interesse pela transformação estrutural; diagnóstico do crescimento; nova estruturação da economia.	Lin (2012), Bannerjee e Duflo (2011), Rodrik (2006), Hausmann et al. (2005), Sliglitz (1999)

Fonte: Lin e Rosenblatt (2012: 184)

Como se pode observar, as opiniões são divergentes sobre o responsável do seu processo. Enquanto os primeiros destacaram o papel do Estado como actor principal no processo de desenvolvimento, o grupo dos partidos europeus dos liberais atribuiu ao mercado o papel principal. Mais tarde, os pensadores e institucionalistas Keynesianos defenderam a intervenção do Estado na economia, desafiando o poder regulamentar do mercado e o argumento do "*trickle-down*"¹². O nível em que o pensamento sobre o desenvolvimento ocorreu foi assim um ponto de permanente discórdia (Herath, 2009: 1460).

Aliás, Srinivasan (1998: 5), defende que às três abordagens sobre o desenvolvimento, neoclássica, marxista e estruturalista, divergem nas suas explicações por não apresentarem uma única visão, baseando-se ou enfatizando nas respectivas análises um único factor, com base em pressupostos próprios, priorizando “certas decisões relativas à produção e utilização de bens” (Louçã; Caetano; Fontainha; Ferreira e Santos, 2007: 16); quando os mesmos demonstram uma certa interdependência que muitas vezes não permite que possam ser consideradas ou analisados de uma forma separada (Todaro, 1985: xxxiv; TICIDI, 1981: 87).

Todaro e Smith (2008: 14-25), referem que esta situação é também motivada pelo facto dos autores clássicos não terem conseguido antever as mutações que viriam a se operar nos países europeus mais evoluídos na sequência da revolução industrial.

Simplificando, os clássicos elaboraram todo um edifício teórico da dinâmica do crescimento explicativo de uma situação pré-revolução mas inaplicável, na essência, à sociedade moderna, posterior a revolução industrial, para além do facto de terem focalizado as

¹² A Teoria do "*trickle down economics*" é um termo político nos EUA, que refere a ideia segundo a qual, os incentivos fiscais ou outros benefícios económicos previstos pelo governo para as empresas e os mais ricos, vão também beneficiar membros mais pobres da sociedade, melhorando a economia como um todo (en.wikipedia.org/wiki/trickle-down_economics – consulta efectuada a 26/09/2013).

análises a questão da rápida industrialização e não terem dado destaque, por exemplo, ao papel do sector público (Hoff e Stiglitz, 2008: 389).

Srinivasan (1998: 4), sublinha que nos estádios iniciais do desenvolvimento, i) o mercado de capitais era segmentado e imperfeito; ii) o sistema financeiro era primitivo e não tinha uma performance de intermediação com uma extensão ou abrangência significativa; iii) o mercado de emprego era também segmentado e imperfeito onde mais de 2/3 da força de trabalho estava empregue na agricultura; iv) a classe empresarial era minúscula ou inexistente em muitas regiões e a sua actividade estava bastante circunscrita e em contraposição, actualmente, as referências do crescimento económico são relativas a sociedades contemporâneas mais desenvolvidas e modernas, com problemas e abordagens próprias.

Assim, embora se reconheça o papel histórico que todas estas teorias e modelos tiveram que, em parte, serviu de base para os modelos e teorias subsequentes (Herath, 2009: 1450; Seligson e Passe-Smith, 2008: 7), os modelos e as teorias, são apenas "um ponto de referência", uma ferramenta para pensar em problemas complexos e actuais (Hoff e Stiglitz, 2008: 422), pelo que devem ser limitados no tempo e num sistema socioeconómico determinado (Hoff e Stiglitz, 2008: 389; Hosseini, 2003: 100) visto que, "os modelos que não dizem respeito a um tipo de economia determinado ficam de certo modo sem bases, não passando de exercícios de lógica e matemática ou de insuficientes representações da realidade" (Sachs, 1970: 95). Aliás, Alfred Marshal, salientou a importância do estudo dos problemas económicos em contextos socio-históricos limitados (Sachs, 1970: 44).

Seligson e Passe-Smith (2008: 7) defendem que o desenvolvimento económico é representado por uma economia contemporânea, de países com várias orientações ideológicas, diversidade cultural e com problemas económicos, ainda que similares, complexos, que exigem novas ideias, pelo que os princípios macroeconómicos da economia não podem ser aplicados de uma forma inalterada, sem que se tenha em conta as especificidades individuais de cada país ou região, exigindo-se assim uma análise distinta e própria identidade metodológica, mesmo reconhecendo a importância dos modelos e teorias como linhas orientadoras. Apenas uma abordagem dessa natureza poderá contribuir para resolver ou diminuir as controvérsias sobre o desenvolvimento (Hausmann; Rodrik e Velasco, 2005: 1).

Por isso, Acemoglu (2012: 545) e Diniz (2006: 18), explicam porque o modelo de Adam Smith, "tal como é apresentado, é mais fruto da imaginação" pois, no momento em que Smith o elaborou, muitos dos fundamentos da economia moderna, provavelmente, eram pequenas as diferenças entre os países mais ricos e mais pobres do mundo.

Aliás, em parte, é por falta dessa abordagem, que muitas prescrições de políticas económicas colocadas em prática nos PVD obtiveram resultados considerados *equivocados e* decepcionantes (Lin e Rosenblatt, 2012: 186; Sindzingre, 2006: 284).

O reflexo destas falhas pode ser observado no “*Consenso de Washington*”, com o qual os PVD foram recomendados a adoptar o “idealizado” para as instituições dos PD, nomeadamente, a privatização, liberalização e implementação de reformas para o bom funcionamento do mercado, sem prestar atenção as várias distorções nos mesmos que poderiam ter sido melhor geridas a partir de uma forma endógena¹³ (Lin e Rosenblatt, 2012: 187; Hoff e Stiglitz, 2008: 413; Rodrik, 2006: 973; Hosseini, 2003: 92).

As políticas de “tamanho único” não analisaram suficientemente as diferenças, bem como as vantagens estruturais que as economias pudessem oferecer, dada a sua dotação de factores e do estado das suas instituições (Khan, 2006: 7), escamoteando muitas vezes às diferenças nos desafios e oportunidades entre estes grupos de países (Lin e Rosenblatt, 2012: 190; Herath, 2009: 1451).

Aliás, Condesso (2005: 42) e Todaro (1997: 19), sublinham que numa análise realística dos problemas e necessidades do desenvolvimento, para além da observância dos aspectos meramente económicos como é o caso do rendimento, preços, poupança, taxas de juro, entre outros, é necessário ter em conta outros factores não económicos, tais como a influência da estratificação das classes sociais, a estrutura do crédito, educação, sistema de saúde, capital físico, a burocracia, a estrutura da administração pública, a natureza e atitudes populares em relação ao trabalho assim como das elites política e económica entre outros aspectos; em resumo, o tecido institucional e a sua capacidade de intervenção.

Por essa razão, houve políticas que funcionaram nalguns lugares, noutros demonstraram fraquezas, sem intencionalidade ou com efeitos negativos pois alguns dos seus pressupostos exigiam determinadas pré-condições (Rodrik, 2006: 973) e, conseqüentemente, os programas de desenvolvimento levados a cabo nos PVD não resultaram necessariamente num bem-estar ou numa melhoria da sua situação, ficando evidente que as instituições necessárias para o processo de crescimento e desenvolvimento podem diferir dependendo do

¹³ Embora, Sindzingre (2006: 290) chame a atenção que por vezes é difícil distinguir os efeitos dos programas do Fundo Monetário Internacional (FMI) e do BM dos resultados de outros processos pois, o mau desempenho pode ser induzido por muitos outros factores tais como a impopularidade dos regimes políticos, corrupção, desaceleração da economia internacional e choques inesperados; o que significa que muitas das questões económicas colocadas em relação aos mesmos não são puramente económicas. Factores políticos, sociais e culturais interagem com os factores económicos no processo de crescimento e de mudanças estruturais (Ghatak, 1995: xv; Brandt, 1981: 45).

nível de desenvolvimento de um determinado país, o que significa que as melhores instituições para o funcionamento dos PD não são necessariamente as melhores ou necessárias para os PVD.

Por conseguinte, a tentativa de copiar o idealizado para as instituições de mercado dos PD pode não ser funcional nos PVD pois, uma característica importante das economias é o facto da sua forma e diferenças de atributos gerarem diferenças em termos de instituições e resultados (Hoff e Stiglitz, 2008: 401). Por essa razão, o “Consenso de Washington”, entendido como “um conjunto de políticas neoliberais” impostas aos países mais pobres pelas instituições financeiras de Washington conduziram-nos a crise e à miséria (Lin e Rosenblatt, 2012: 187) pois, não prestaram atenção suficiente para estimular as forças dinâmicas que estão por detrás do processo de crescimento (Rodrik, 2006: 976).

Portanto, o desenvolvimento depende, quer de factores internos, quer de factores externos, constituindo uma expressão das formas de interacção entre os diferentes actores nacionais e internacionais (Sindzingre, 2006: 282; Milando, 2005: 21), pelo que tentar elaborar uma estratégia de crescimento comum para todos os países, independentemente das suas circunstâncias, é pouco provável que a mesma se revele produtiva, visto que, todas as estratégias de desenvolvimento representam casos específicos (Hausmann; Rodrik e Velasco, 2005: 1). Portanto, a validade de uma estratégia depende da conformidade explícita e implícita da mesma com as condições de causalidade para o trabalho (Lin e Rosenblatt, 2012: 190). Não se pode fazer alusão, para o desenvolvimento, regras susceptíveis de aplicação universal (TICIDI, 1981: 75).

Aliás, uma acção pode ter coerência e eficácia dentro de um determinado contexto e estará esgotada ou trazer efeitos perversos quando este contexto muda (Rodrik, 2006: 986). Não importa o quão boas as peças podem ser, se uma parte delas não estiver a funcionar devidamente, criando pouco ou algum, valor (Hoff e Stiglitz, 2008: 436). Como defende Rodrik (2006: 976), contextos diferentes exigem soluções diferentes para resolver problemas comuns.

Aliás, os PD diferem dos PVD, muito mais do que seu nível de capital financeiro, ou mesmo seu capital humano. Trata-se de dois grupos de países diferentes quer nas funções de produção quer na organização (Hoff e Stiglitz, 2008: 389). O desenvolvimento é definido, assim, de diferentes maneiras dependendo do tempo, do espaço, do contexto profissional e organizacional, e mesmo interesses de quem propõe a sua definição (Herath, 2009: 1449).

A viabilidade e sustentabilidade dos esforços do desenvolvimento dependem assim de formas de funcionamento e instituições adaptadas a cada contexto social específico, ou seja, o que se designa de "trajectória de crescimento" (Suri; Boozer; Ranis e Stewart, 2011: 513).

Mesmo tendo em conta que as pesquisas sobre a natureza do crescimento tendem tecnicamente por estudar as condições e as possibilidades da humanidade sobreviver, não se pode esquecer que o objectivo técnico não é, e jamais será, na realidade, o meio de bem-estar (Cecconi, 1975: 60). O conceito técnico da engenharia da função da produção é coadjuvado por questões ou aspectos inerentes, entre outros, da competência na gestão, acesso a informação, motivação e flexibilidade institucional (Todaro, 1997: 47).

Daí, a crítica subjacente aos modelos teóricos do crescimento económico por utilizarem algumas variáveis macroeconómicas, na verificação do processo de desenvolvimento como era (é) comum fazê-lo com o PIB/per capita, (Figueiredo; Pessoa e Silva, 2008: 66; Sen, 1998: 15), do qual resultam efeitos negativos quer na academia como nas acções políticas (Loucã; Caetano; Fontainha; Ferreira e Santos, 2007: 16; Hosseini, 2003: 93). Isto é, simplifica-se o desenvolvimento para uma questão de quantidades quando o mesmo se refere a qualidade (Staudt, 1991: 27).

O crescimento económico nem sempre foi/é sinónimo de uma melhoria do bem-estar e das condições de vida da sociedade, embora seja detentor de um potencial para o desenvolvimento (Acemoglu, 2012: 545). Por exemplo, a esperança de vida das pessoas num determinado país tem a ver com as condições de vida no mesmo e não necessariamente do PIB/per capita. Sen (1998: 12), observa que a RAS com um elevado PIB/per capita em 1984, tinha uma baixa esperança de vida, comparativamente a China e ao Sri Lanka, que tinham um baixo PIB/per capita:

Quadro 3 – PIB per capita e Esperança de vida

	PNB per capita, 1984 (\$)	Esperança de vida a nascença, 1984 (anos)
China	310	69
Sri Lanka	360	70
Brasil	1,720	64
México	2,040	66
África do Sul	2,340	54

Na mesma linha de pensamento, Ghatak (1995: 34) faz referência ao facto do PIB per capita do Kuwait ser um dos mais altos do mundo, no entanto as condições de vida da sua população não serem as mesmas que a dos cidadãos dos EUA, o que significa que um país pode ter um baixo PIB per capita e a qualidade de vida da sua população ser superior a um país que dispõe de um alto PIB per capita (Ghatak, 1995: 34), visto que o desenvolvimento

corresponde ao progresso experimentado por uma determinada sociedade, traduzindo o crescimento económico, a melhoria da qualidade de vida, modernização de infra-estruturas, entre outros efeitos qualitativos (Herath, 2009: 1457; Brue, 2005: 460; Sen, 1998: 12; Cho, 1995: 3), resultando num ambiente no qual, todos os povos/pessoas podem expandir e fazer melhor uso das suas capacidades (no campo económico, social, cultural e político) (UNDP, 1994: 13). A qualidade de vida é vista como um importante indicador do desenvolvimento (Ghatak, 1995: 34).

Todaro (1997: 16), sublinha que são três os objectivos a focalizar no desenvolvimento para a obtenção desta vida melhor: 1) o incremento da acessibilidade e distribuição dos bens básicos e necessários para a vida, como é o caso da alimentação, saúde, habitação e protecção; 2) a melhoria dos níveis de vida ligados aos rendimentos internos, provisão de mais e melhores empregos, educação de qualidade, assim como uma crescente atenção aos valores culturais e humanitários – portanto, tudo aquilo que permite a melhoria da vida ou condições materiais que contribuam na geração de uma auto-estima individual e nacional; 3) a abrangência das componentes social e económica existentes aos indivíduos e nações com base na liberdade e dependência, não apenas em relação a outras nações e estados mas também em relação as forças da ignorância e miséria humana.

O desenvolvimento consiste assim tanto na realidade física como no estado mental da sociedade, na base da combinação de processos sociais, económicos e institucionais, assegurando os meios que conduzam a obtenção de uma vida melhor. O desenvolvimento significa muito mais do que a passagem da pobreza a riqueza, ou a transição de uma economia tradicional para uma civilização urbana mais sofisticada. Implica não só a ideia de um melhoramento económico, como também a de uma maior dignidade humana, de maior segurança, justiça e igualdade (Neto e Garcia, 1987: 67): “o desenvolvimento pode ser encarado como um processo de alargamento das liberdades reais de que uma pessoa goza” de mobilidade, acessibilidade, entre outras; aliás, “... a efectividade do desenvolvimento está rigorosamente dependente da acção livre das pessoas” (Sen, 2003: 14-20); “em toda e qualquer situação, o desenvolvimento supõe que todo e qualquer cidadão se encontra em condições de pensar, decidir e agir sobre a sua realidade social e sobre o seu destino” (Neto e Garcia, 1987: 68). O que significa que o mesmo não se deve resumir apenas ao crescimento do PIB ou da riqueza individual, progresso tecnológico ou a modernização pessoal, pois, isso representa a reprodução de um sistema económico (Figueiredo, Pessoa e Silva, 2008: 66; Srinivasan, 1998: 3): “a medida do desenvolvimento não deve consistir na quantificação dos meios colocados à disposição dos indivíduos, mas antes da satisfação que tiram desses

meios (*means versus achievement*)¹⁴ (Figueiredo, Pessoa e Silva, 2008: 18); são importantes no processo de desenvolvimento, como meios e não o fim em si (Sen, 2003: 23). Aliás, o desenvolvimento dos países do norte foi acompanhado pelo sistema económico capitalista que estimulou o crescimento económico (Garbrah-Aidoo e Osuji, 1997: 44); sendo a análise comparativa entre estes dois processos resumida no quadro seguinte:

Quadro 4 – Crescimento versus desenvolvimento: análise comparativa

Atributo	Crescimento	Desenvolvimento
1. Potencial explicativo	Maior opacidade	Maior capacidade analítica
2. Natureza	Essencialmente quantitativo na medida em que integra os meios materiais capazes de produzirem bem-estar aos indivíduos	Essencialmente qualitativo na medida em que se refere à satisfação real obtida através desses meios materiais, bem como a partir de meios não transaccionáveis no mercado
3. Relevância dos aspectos de transformação estrutural	Admissíveis embora não determinantes	Constituem a essência do próprio processo
4. Relevância dos aspectos normativos	Nenhuma	Total
5. Disciplinaridade	Unidisciplinaridade (predomínio do económico)	Pluri e multidisciplinaridade
6. Medida	Um indicador global (Taxa de variação do PNB ou PIB per capita), configurado como aproximação ao bem-estar pessoal	Indicadores sintéticos ou complexos integrando quer aspectos normativos quer de mudança estrutural; influência das interdependências temporais e da duração da vida

Fonte: Figueiredo; Pessoa e Silva (2008: 22).

Dá que as preocupações dos desenvolvimentistas não se refiram apenas aos aspectos económicos mensuráveis (Staudt, 1991: 27). Por essa razão, Todaro (1997: 7) refira que há quem considere que o desenvolvimento económico não é realmente um distinto braço da economia da mesma forma que se classificam a macro e a microeconomia, ou finanças públicas e economia monetária. Segundo o autor, os vencedores do Nobel de Economia de 1979, Sir Arthur Lewis da Universidade de Princeton e o Professor Theodore Schultz da Universidade de Chicago, providenciaram a confirmação do estatuto da economia do

¹⁴ As pessoas constituem a base do desenvolvimento (Staudt, 1991: 14).

desenvolvimento como um campo separado da disciplina de economia. Esta é uma das razões que levam Streeten (1981:4), a sublinhar que a economia como ciência (no sentido estreito) é acerca de factos e a economia como uma arte é acerca de valores e políticas.

Eventualmente, é por este motivo que no contexto actual, o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), adquiriu crescente importância nas análises sobre o desenvolvimento (Suri; Boozer; Ranis e Stewart, 2011: 516; Trebilcock, 2011: 1-2; Wanderley, 1993: 129), embora Trebilcock (2011: 1 - 3) reconheça que apesar de se tratar de uma correlação forte e positiva entre o PIB per capita com o estado e variáveis da saúde e educação, o mesmo não é perfeito ou justa uma vez que os “rankings” dos PVD, muitas vezes, mudam de uma forma significativa, quando as variáveis da saúde e da educação são incorporadas com a variável *per capita* no índice. No entanto, o IDH, representa “uma alternativa sólida ao PIB *per capita* enquanto medida sumária do bem-estar humano, daí o seu uso frequente em estudos comparativos de países” (Figueiredo, Pessoa e Silva, 2008: 23).

Daí que os conceitos de desenvolvimento económico e de desenvolvimento humano apareçam cada vez mais ligados, levando a que a discussão teórica sobre crescimento *versus* desenvolvimento tenha sido modelada e fundamentada com novos contributos que procuram relacionar os níveis de desenvolvimento humano com a robustez da base económica dos países (Caetano e Galego, 1995: 5).

O que significa que um forte crescimento a longo prazo sem o acompanhamento de melhorias fortes do IDH não produz um rendimento sustentado do crescimento económico. O desenvolvimento cria o potencial para um maior crescimento (Hosseini, 2003: 100). A industrialização, exportações, educação, controlo da natalidade, estabilidade política e uma grande variedade de factores contribuem para o desenvolvimento; no entanto, alguns e muitos deles são consequências do próprio processo de desenvolvimento. Esta dupla casualidade está patente em muitas discussões sobre o desenvolvimento, daí que também seja complicado analisar as questões inerentes ao mesmo (Kambhampati, 2004: 2). Portanto, o IDH não é apenas um produto final da actividade humana, mas também uma entrada para o desenvolvimento (Suri; Boozer; Ranis e Stewart, 2011: 519). O crescimento é apenas um aspecto do difícil e complexo processo de desenvolvimento (Herath, 2009: 1453; Hosseini, 2003: 91 e 107).

Por outro lado, este processo deve acontecer através de uma participação activa e livre dos indivíduos, acção tida como sendo susceptível de viabilizar e sustentar os resultados pretendidos (Hoff e Stiglitz, 1999: 413; Herath, 2009: 1458; Milando, 2005: 28). Aliás, um número de estratégias visando a intervenção à questões inerentes ao transporte, uso da terra, e

qualidade de vida, emergiram em décadas recentes assim como a necessidade de dar voz e permitir a participação dos destinatários aos programas de desenvolvimento, como um meio de assegurar que os mesmos sejam politicamente sustentáveis, e de se reconhecer como um direito fundamental os indivíduos terem uma palavra a dizer sobre as decisões que afectam as suas vidas e meios de subsistência (Deakin, 1998: 68).

O desenvolvimento ocorre quando o governo tem uma ligação estreita com as populações, que são o seu suporte e o encorajam (Daniel, 1993: 12), o que maximiza o potencial do desenvolvimento.

Neste sentido, o desenvolvimento é cada vez mais a capacidade que uma sociedade tem, num determinado momento histórico, de fazer face, com os seus próprios recursos, o seu próprio crescimento (Suri; Boozer; Ranis e Stewart, 2011: 506; Condesso, 2005: 42).

Por essa razão, Lin e Rosenblatt (2012: 172) numa crítica à história do pensamento do desenvolvimento económico realçam a necessidade duma abordagem económica democrática para o desenvolvimento visto que, muitas vezes, os actores dominantes como os governos, agências de ajuda humanitária, as Organizações Não Governamentais (ONG) e mesmo os cientistas/académicos transferem a sua própria realidade para os pobres e vulneráveis (Herath, 2009: 1458).

A compreensão do desenvolvimento requer assim, colocar de lado os preconceitos etnocêntricos, valores e mentalidade hierárquica e de aprender com os pobres, tomando-os como professores, parceiros, e colaboradores na investigação e desenvolvimento (Herath, 2009: 1457), visto que, transformar os princípios macroeconómicos gerais em políticas operacionais, requer um grande conhecimento das especificidades locais (Hausmann; Rodrik e Velasco, 2005: 1). Aliás, apesar do desenvolvimento ser um processo global, o mesmo pode ser abordado, quer numa perspectiva comunitária (Neto e Garcia, 1987: 67).

Como referem Figueiredo, Pessoa e Silva (2008: 56), Condesso (2005: 42), Hoff e Stiglitz (1999: 392) e Santos (1961: 42), os processos políticos são endógenos; o que significa que uma estratégia de desenvolvimento não é um simples enumerar de actividades ou programa de investimentos mas sim um programa que contém objectivos claros e definidos, com conhecimento dos meios e recursos (humanos e materiais) a utilizar, políticas públicas a seguir e os resultados a alcançar no curto, médio e longo prazos. A etapa - chave para o desenho de uma estratégia de desenvolvimento é a compreensão e observação das limitações na actividade económica e como elas diferem em diferentes contextos (Lin e Rosenblatt, 2012: 190; Rodrik, 2006: 981). Essa compreensão pode, então, ser usada para derivar as

prioridades políticas, permitindo utilizar de uma forma eficiente os recursos a todos os níveis (Hausmann; Rodrik e Velasco, 2005: 1).

Esta abordagem evitará que, por exemplo, nos programas de cooperação para o desenvolvimento, os impulsos externos não se traduzam apenas em entradas de capital e, por vezes, tecnologias, sem que haja um correspondente capital físico e humano, entre outras necessidades, mantendo-se, portanto, o subdesenvolvimento (Costa, 2009: 63; Monteiro, 2001: 32); fazendo com que muitas vezes os programas visem o crescimento económico dos países, não acautelando o desenvolvimento socioeconómico das populações.

Neste sentido, sendo importantes o financiamento externo e a cooperação internacional, reconhece-se a necessidade de basear as estratégias em activos próprios. Isto é, programas e estratégias adequadas a realidade socioeconómica e cultural, pois, estratégias de desenvolvimento precisam de consistência e não podem ser entendidas como escolhas voluntárias e livres, no sentido de que um governo pode escolher livremente uma alternativa isolada de desenvolvimento (Guimarães, 1995 – 1996).

Assim, segundo vários autores, nomeadamente, Suri; Boozer; Ranis e Stewart (2011: 507), Jones (2008: 86), Rodrik (2006: 981), Sindzingre (2006: 283), Hosseini (2003: 104), Neto e Garcia (1987: 68), entre outros, sublinham que os factores que contribuem para este progresso e aumento de produtividade, quando devidamente orientados/coordenados e aproveitados num ambiente de estabilidade macro-económica e política, são:

(1) A acumulação de bens, ou a riqueza. O crescimento económico depende do acúmulo (entendido em sentido amplo), como a apropriação privada e sobre o custo do acúmulo (Hausmann; Rodrik e Velasco, 2005: 7). A riqueza sob a forma de garantias desempenha um papel catalisador que é utilizado no processo de produção (Hoff e Stiglitz, 1999: 393);

(2) A natureza e a qualidade da produção interna – como, por exemplo, a dependência nas *commodities* nas suas exportações;

(3) As ligações com a economia internacional (Kambhampati, 2004: 2); o comércio que estabelecendo as relações entre os países fomenta o desenvolvimento em várias vertentes, como por exemplo dos transportes e das diferentes infra-estruturas.

(4) O capital humano, incluindo os conhecimentos científicos e técnicos transmitidos entre gerações, ética de trabalho, “*entrepreneurship*”, disponibilidade para partilhar informação e trabalhar em equipa. Um conjunto distinto de hipóteses argumenta que é falta de conhecimento e acção empresarial entre países industrializados e os PVD, que conta por falta

de desenvolvimento¹⁵ (Hoff e Stiglitz, 1999: 410; Jones, 2008: 86; Souza, 1999: 67).

(5) Investimento produtivo público e privado (em equipamento e infra-estruturas económicas e sociais) (Kambhampati, 2004: 1);

A teoria económica sublinha que as determinantes do crescimento económico estão centradas no factor produtividade e stock de acumulação de capital físico e humano. Estas variáveis são descritas como sendo o condutor do crescimento ou o pressuposto para que se possa pensar no crescimento. Aliás, as experiências bem sucedidas no processo de crescimento resultaram nos ganhos das políticas nestas duas variáveis, como é o caso dos países asiáticos (Jones, 2008: 86).

Um outro aspecto a considerar na problemática do desenvolvimento é o Investimento Directo Estrangeiro (IDE), hoje, um fenómeno internacional, no qual “os capitais externos privados constituem uma componente essencial das estratégias de desenvolvimento dos países, assumindo-se como um importante complemento dos fluxos de ajuda pública ao desenvolvimento” (Caetano e Galego, 1995: 4). O IDE, emerge como uma força potencial para a integração económica mundial (Costa, 2009: 70).

As expectativas em torno do IDE se resumem na entrada efectiva de recursos financeiros, conhecimentos técnicos/tecnológicos, efeitos de ligação com o mercado internacional – todos, aspectos fortemente ligados aos canais do comércio mundial (Lopez-Cordova e Moreira, 2004: 575).

(6) a inovação tecnológica incluindo a introdução sistemática de processos produtivos mais eficientes. A agregação da ciência e da tecnologia é a principal geradora e contribuidora do crescimento na economia global e de mudanças estruturais (Hoff e Stiglitz, 1999: 390; Venter; Britz e Homes, 1998: 80; Edoho, 1997: 99).

O nível de desenvolvimento tecnológico define a saúde da economia dos países. A geração da tecnologia no contexto actual constitui um meio de produção de instrumentos de controlo e influência global sobre as outras nações. A capacidade da tecnologia para transformar a natureza, orientação e propor o desenvolvimento é tal e determinante/central para entender que quem controla a tecnologia controla o desenvolvimento (Edoho, 1997: 99), significando que os países que desenvolvem as tecnologias, ou que as adaptam em primeiro

¹⁵ “A riqueza de uma nação depende, em última análise, da capacidade produtiva e dos níveis de educação. A velocidade de expansão social e económica fica, em grande parte, subordinada à taxa de formação de capital humano. Assim, o investimento no desenvolvimento do homem deve ser uma das principais preocupações de toda a nação que espera progredir no mundo moderno” (Souza, 1999: 67)

lugar, crescem muito mais rápido do que países tecnologicamente menos avançados (Lin e Rosenblatt, 2012: 173).

Aliás, como demonstra o Quadro 1, antes da Revolução Industrial, as diferenças de rendimento entre os países eram extremamente pequenas¹⁶ (Lin e Rosenblatt, 2012: 172; Amaral, Louça, Caetano, Fontainha, Ferreira e Santos, 2007: 171).

(7) O ambiente institucional positivo. Os caminhos do desenvolvimento estão relacionados a diversos tipos de políticas e opções flexíveis entre os pólos das forças de mercado e a intervenção do Estado (Sindzingre, 2006: 289). O padrão das reformas políticas não produz efeitos duradouros se as condições institucionais forem pobres (Rodrik, 2006: 978), em virtude da governação afectar o crescimento da economia (Garbrah-Aidoo, 1997: 28).

Aliás, mercados eficientes exigem capacidades de gestão pública a fim de assegurar a eficiência e o baixo custo das transacções, simplificação burocrática, assim como na resolução de litígios, desempenhando um papel de facilitador para ajudar o sector privado a superar as diferentes questões, a fim de alcançar crescimento dinâmico (Lin e Rosenblatt, 2012: 188). As políticas de nacionalização, restrições ao comércio ou expropriação do capital estrangeiro, são factores que aumentam o risco político do país com efeitos na atitude dos investidores (Garbrah-Aidoo, 1997: 33). O Estado, apesar da globalização e da ideologia neo-liberal, continua a ser o actor económico mais importante no processo de desenvolvimento¹⁷ (Kambhampati, 2004: 2; Todaro, 1985: 8).

Estes são alguns dos factores centrais, ou seja, a "infra-estrutura social", que é endógena e determinada historicamente pelo contexto local e internacional (Sindzingre, 2006: 285), que com a devida articulação/coordenação, são susceptíveis de criar externalidades positivas, podendo conduzir à existência de equilíbrios múltiplos, cada um com uma diferente estrutura de recompensas (Hoff e Stiglitz, 1999: 400); embora, autores como Kambhampati (2004: 2), defendam que os mesmos, também podem ser resultado do próprio processo de

¹⁶ Lin e Rosenblatt (2012: 172 - 173) explicam que antes da Revolução Industrial as economias estavam baseadas na agricultura. A produtividade agrícola também foi semelhante entre as nações, e como resultado, os maiores pólos de produção de economia eram os maiores centros populacionais, daí que a China e a Índia tenham contribuído com cerca de metade do PIB mundial durante os séculos XVII e XVIII.

¹⁷ Embora os economistas neoclássicos, para além dos fundamentos de recursos, tecnologia entre outras, tenham referido o governo como um dos impedimentos para o funcionamento do mercado e da economia. A teoria de crescimento neoclássico de Solow sustenta que o conjunto particular de instituições numa economia não importa. Essa posição se baseia em três pontos: (a) os resultados são determinados por forças fundamentais (reflectindo os recursos, preferências e tecnologia), (b) estas forças levam a resultados da eficiência de Pareto, e (c) as instituições nem sequer influenciam a escolha do equilíbrio (Hoff e Stiglitz, 1999: 390).

desenvolvimento; isto é, a industrialização, exportações, educação, controlo da natalidade, estabilidade política e uma grande variedade de factores contribuem para o desenvolvimento e muitos deles são consequências do próprio processo de desenvolvimento. Causalidade esta que está patente em muitas discussões sobre o desenvolvimento.

Como se pode constatar, muitas das questões colocadas em relação ao desenvolvimento não são puramente económicas (Subrata, 1995: xv).

O desenvolvimento é assim o resultado da combinação de mudanças sociais, culturais, políticas e económicas observáveis a nível local, regional e global, sendo resultado do crescimento económico (Garbrah-Aidoo e Osuji, 1997: 28 e 33; Neto e Garcia, 1987: 67). Em última análise, o processo de desenvolvimento económico deve ser a causa com o qual as pessoas podem ou não fazer algo, ou seja, elas podem viver, fugir da evitável morbidade, alimentarem-se bem, serem capazes de ler e escrever e de se comunicarem e participarem em actividades literárias e científicas, e assim por diante (Herath, 2009: 1457).

Aliás, a Declaração sobre o Direito ao Desenvolvimento, das Nações Unidas, do ano de 1986, define-o como um processo económico, social, cultural e político, cuja finalidade é uma melhoria constante do bem-estar da humanidade: *“growth in income will enhance the living conditions of the poor only if they get a share of the additional income, or if it is used to finance public services for sections of society that would otherwise be deprived of them”* (UNDP, 1994: 17).

O termo "desenvolvimento" encerra assim dois aspectos: é normativo e implica mudança positiva (dinâmica). O desenvolvimento, encerra optimismo e sentimento progressivo (Staudt, 1991: 14),

pois não existe uma situação em que o desenvolvimento possa ser considerado pronto e acabado. Ele é um processo contínuo de criação do homem ante os desafios sociais que enfrenta na comunidade. É processo que supõe a acção do homem no usufruir do progresso social, assim como no definir e gerir esse progresso em função das suas necessidades humanas e sociais (Souza, 1999: 77).

Assim, no processo de desenvolvimento, muitas histórias são possíveis e as escolhas humanas são sempre críticas (Cilliers; Hughes e Moyer, 2011: xix).

Tal como refere o TICIDI (1981: 75), o desenvolvimento jamais poderá ser objecto de uma definição que satisfaça a toda a gente pois, os homens nunca terão uma opinião unânime quanto ao que é desejável. Há centenas de definições do que é o desenvolvimento, quer a nível nacional quer a nível local/internacional/global (Staudt, 1991: 28). Opiniões sobre o que é considerado como sendo bom e desejável sempre foram diferentes e continuarão a ser diferentes (Herath, 2009: 1457; Rodrik, 2006: 973; Sachs, 1970: 76).

Eventualmente, esta é uma das razões que levam Trabilcock (2011: 1) e Hoff e Stiglitz (1999: 427-428), a defenderem que, em alguns casos, o debate contemporâneo se centra no debate filosófico do que constitui uma boa vida, visto que o entendimento deste processo está longe de ser completo.

Em termos gerais, a palavra aplica-se ao progresso social e económico desejável e depende de condições e factores específicos, quer internos quer externos e de entre vários enumerados referência especial do capital físico e meios de transporte quer para o comércio internacional, quer para a integração e articulação nacional/interna e as políticas públicas seguidas, factores estes que são observados em seguida.

Eventualmente, é por essa razão que autores como Mota (... [et. al.], 2005: 15), defendam que nos últimos tempos, a globalização para além de condicionar o crescimento das diferentes economias, concorre para não alterar as condições de marginalidade por que passam ou estão votados alguns países, tornando-os mais pobres visto que os progressos económicos e sociais notáveis associados à mesma são conseguidos em partes do mundo, coexistindo com situações de pobreza e de exclusão social enfrentadas por um elevado número de pessoas sem acesso a condições mínimas de subsistência, como é o caso da África a Sul do Sahara (ASS).

Aliás, Lara (2005: 487), defende que a globalização não passa de um novo nome para designar a continuação da estrutura do comércio internacional e da economia da dependência que caracterizou as colónias. Por isso autores como Milando (2005: 24), apelidem a globalização de “glocalização”, neologismo que “abarca simultaneamente a globalização e a localização como dois processos em permanente interacção dialéctica que não podem ser analisados isoladamente um do outro”.

Daí que autores como Lin e Rosenblatt (2012: 186), Hoff e Stiglitz, (2008: 401), Sindzingre (2006: 281), Seligson e Passé-Smith (2008: 36) (Ekanem, 1997: 58), entre outros, defendam que dificilmente pode-se globalmente agir contra as desigualdades nos diversos níveis das relações internacionais sem uma mudança das políticas das organizações de supervisão mundiais, nomeadamente as instituições de Bretton Woods nomeadamente, o FMI e o BM, assim como a Organização Mundial do Comércio (OMC)¹⁸, a Organização das Nações Unidas (ONU), e outras instituições multilaterais, cujas decisões e posicionamentos favorecem mais os PD.

¹⁸ O comércio internacional representou um poderoso mecanismo de transmissão do crescimento económico e a possibilidade de desenvolvimento. O bem-estar interno e o crescimento económico poderão ser ilimitados quando o comércio livre não é permitido entre os países (Cho, 1995: 3).

Refere-se a alterações que contemplam “os mecanismos e as instituições que dão origem e distribuem as finanças internacionais, os investimentos e a liquidez”(TICIDI, 1981: 56). Daí que o TICIDI (1981: 53) defenda que os problemas actuais são mais de ordem política que económicos.

Assim, para que o processo de desenvolvimento tenha um impacto global, tal como defende Sen (2003: 23), é necessário que os países dominantes/desenvolvidos e as instituições multilaterais/globais por eles dominadas concebam mecanismos do mercado de maneira abrangente, incluindo os de gerar crescimento económico e até, em muitas circunstâncias, equidade económica, embora se reconheça que prováveis reformas podem, necessariamente, não modificar de uma forma subjacente as forças políticas visto que a estagnação tem muitas outras causas que não se limitam as instituições multilaterais internacionais quer financeiras ou não, o que pressupõe que as mesmas apenas serão parcialmente responsáveis pela situação (Hoff e Stiglitz, 2008: 417; Sindzingre, 2006: 282).

Portanto, trata-se de um contexto que exige mudanças não só das regras internacionais mas também mudanças internas nos países (Todaro e Smith, 2008: 590). Exige-se aí um poder cooperativo que é “a capacidade de fazer obra comum” que “também depende da relação entre iguais” (Jacinto, 2004: 109). O crescimento económico numa economia mundial globalizada está cada vez mais dependente de estruturas de cooperação múltiplas que reúnem distintos tipos de actores públicos e privados (Todaro, 1985: xxxv). Aliás, os efeitos do crescimento serão enormes se os países não agirem de uma forma conjunta (Easterly e Levine, 1998: 120-121).

Sem a alteração deste contexto, os PD continuarão a providenciar mecanismos para o desenvolvimento auto-sustentado das relações económicas, da tecnologia e o consequente avanço económico dada a sua capacidade técnica e financeira; ao mesmo tempo que os PVD, continuarão sem terem a necessária e suficiente complementaridade de recursos, do acesso a informação, assim como do requisito da estrutura institucional para adaptar a tecnologia as suas necessidades domésticas (Todaro, 1997: 115).

Como defendem Lin e Rosenblatt (2012: 171-172), repensar a política de desenvolvimento implica enfrentar a realidade de um Século XX caracterizado por elevadas disparidades económicas, com poucos países a conseguirem experiências de histórias de sucesso, contrastando com o contexto actual, em que alguns países, como são os casos do Brasil, da China, da Índia, da Indonésia, e da Federação Russa, entre outros, que se estão a beneficiar do crescimento do comércio e ligações financeiras - tanto com países desenvolvidos e em desenvolvimento - fazendo com que a economia global entre num período

de crescimento multi-polar que conduz a formação de novos e mais dinâmicos pólos de crescimento, personificado na crescente importância do G20 em relação ao G7 (Cilliers; Hughes e Moyer, 2011: 1).

1.2. – A importância dos transportes no processo de desenvolvimento

Designa-se por transporte o trabalho realizado na mudança de posição relativa de bens e/ou pessoas, dum lugar para outro, sendo ele entendido como uma unidade de trabalho (Carmo, 1965: 33). Mecanicamente a função do transporte é o de anular o espaço pela redução do tempo necessário para o transportar, e economicamente é o de aproximar o homem ao local de trabalho/residência e os centros de produção aos lugares de consumo no processo de comunicação (Viegas, 2004; Pontes, 2001: 8; Carmo, 1965: 35). O transporte constitui, o ponto/meio de encontro entre o homem e o mundo. Com o aparecimento e posterior desenvolvimento dos transportes os conceitos de tempo e de espaço, e até certo ponto, do emprego da força de trabalho humana foram/são radicalmente alterados (Carmo, 1965: 9). A história dos transportes está assim, estritamente ligada a economia e a sociedade (Viegas, 2004; Pontes, 2001: 8; Carmo, 1965: 35).

Historicamente, tal como qualquer outro sector de actividade, o processo evolutivo dos transportes é progressivo. Aliás o transporte surg(iu) e a partir das relações de produção e intercâmbio que se estabelecem na sociedade (Castro, 1980: 75). Os transportes, não são, de facto, mais do que uma resposta da evolução dos desejos e comportamentos, em particular, de mobilidade dos homens. Os homens não poderiam se movimentar nem comercializar se os mesmos não tivessem descoberto formas de viajar, descobrindo rotas/vias naturais ou criando vias artificiais (Werner, 1985: 9; OCDE, 1977: 8). Aliás, o serviço transporte não é armazenável (Castro, 1980: 81) e com a mesma, a produção não ocupa o espaço (Pontes, 2001: 15).

O sistema de transporte tem assim uma grande importância na estruturação e evolução do sistema produtivo. Ele joga um papel motor fundamental dentro do crescimento económico assim como no desenvolvimento das relações internacionais (Sander e Grall, 1998: 81; Bauchet, 1991: 93). Apenas ele pode dar rápidas respostas à solicitação de passageiros e bens, indispensáveis ao progresso de qualquer região, constituindo assim, um dos principais pilares na implementação das estratégias de desenvolvimento. Isto é, o sistema de transporte constitui a espinha dorsal sobre a qual se articula toda a sociedade (OCDE, 1977: 5), pelo que a

organização e a vitalidade da economia de uma região determinam o comportamento e distribuição do sistema de transportes.

O dinamismo inerente ao crescimento económico moderno, está fortemente ligado a revolução tecnológica na área dos transportes e comunicações que, com o aumento das distâncias das deslocações, melhoraram também os tempos de viagem (Everson e Fitz, 1972: 167). Aliás foi o desenvolvimento da sociedade, com o aumento de factores demográficos, socioeconómicos, entre outros, na procura de transporte, e a exigência de respostas rápidas, que conduziram a sua constante modernização (Weisman, 1990: 7). Trata-se, portanto, de um sector em constante mutação de forma a responder os desejos das sociedades no processo de desenvolvimento (OCDE, 1977: 5). Um crescimento económico florescente estimula todos os dias o desenvolvimento dos transportes e vice-versa (OCDE, 1977: 8).

Aliás, se Revolução Industrial¹⁹ trouxe a necessidade da constituição de infra-estrutura de transporte que pudesse oferecer condições de trabalho, a Revolução dos Transportes representou um passo importantíssimo no desenvolvimento da humanidade e dos próprios meios de transporte (Button, 2003: xv). Assim, se numa primeira fase as potencialidades das trocas comerciais estimularam o desenvolvimento dos transportes, a partir da sua revolução, foram estes que as estimularam, favorecendo a especialização geográfica da produção e a interdependência (Banister e Button, 1993: 1; Taaffe, 1970: 24).

A medida que se modific(a)ou a tecnologia do transporte, modifica(ra)m-se os laços entre os lugares, observando-se alterações dos seus padrões geográficos e das suas características (Taaffe, 1970: 26; Carmo 1965: 10). A infra-estrutura de transporte desempenhou um papel vital para fazer a ponte dos *gaps* económicos e geográficos entre os países (Bernardo, 1986: 9). O transporte joga assim um papel chave como um dos principais elementos configuradores do modelo territorial (Castro, 1980: 50).

Autores como Voigt (1964: 47), reconhecem a força de estruturação económica do transporte que é a capacidade do mesmo, para transformar, a partir duma posição inicial, a estrutura da economia provocando processos de desenvolvimento novos e modificando os que se encontram em curso numa “área de desenvolvimento” – área que em virtude de impulsos de um determinado meio ou sistema de transporte no seu conjunto e de medidas particulares da política de transporte são provocados determinados processos positivos de crescimento.

¹⁹ Foi com a industrialização que a sociedade adquiriu a mobilidade actual, que é tributário de um sistema altamente perfeito para o transporte de passageiros (OCDE, 1977: 8).

Os transportes estão assim ligados ao sistema produtivo, constituindo um factor importante e transversal para as actividades socioeconómicas, com um impacto significativo e efeitos irreversíveis nas mesmas (Nijkamp e Blass, 1994: 12; Banister e Button, 1993: 1), englobando uma grande diversidade de produtos, serviços e profissões (Bauchet, 1997: 11).

A história da humanidade demonstra assim, uma interligação entre a inovação no sector dos transportes e o crescimento económico (Diniz, 2006). O estado de desenvolvimento das forças produtivas é que determina, dentro de certos limites, a estrutura espacial, o volume de dispersões e os meios de transporte existentes num momento histórico concreto (Castro, 1980: 75).

Portanto, há uma interacção, nos dois sentidos, entre a economia espacial e a economia dos transportes e comunicações (Pontes, 2001: 7). É por essa razão que, por exemplo, a evolução do tráfego rodoviário, directamente ligado ao aumento do índice de motorização na sociedade, não ocorreu simultaneamente nos diferentes países e continentes. Cada modo de produção, como consequência das suas necessidades, tem sua expressão espacial em modelos de transportes e territoriais específicos, embora seja um processo histórico visto que cada modelo territorial se configura sobre a base do anterior (Castro, 1980: 45; OCDE, 1977: 8).

Assim, o desenvolvimento e sucesso dos transportes são dependentes, (a) quer de factores ligados a sua procura que, têm a ver com as dispersões nos espaços, nomeadamente (Button, 2003: xv; Doganis, 1993: 216; Wood e Johnson, 1990: 9; Werner, 1985: 10; Castro, 1980: 76):

- (i) o uso da terra e a urbanização;
- (ii) da distribuição da riqueza na região ou país em que os mesmos se desenvolvem;
- (iii) importância e prosperidade da indústria e do comércio;
- (iv) importância e natureza da produção - a dispersão no interior da produção e dispersão da esfera de reprodução;
- (v) exportação/importação e trânsito de mercadorias/matéria-prima - dispersão das mercadorias dentro do mercado;
- (vi) nível dos centros de consumo; e
- (vii) deslocações profissionais, políticas, religiosas, desportivas, culturais, turísticas, entre outras necessidades - dispersão da força de trabalho - dispersão ligada ao consumo improdutivo da mais-valia;

(b) quer de factores relacionados com a qualidade e eficiência da oferta dos mesmos (a qual por sua vez contribui para a qualidade de vida das populações e eficiência económica das empresas), destacam-se os seguintes factores (Viegas, 2004:):

- i) a dotação adequada de capital para as infra-estruturas e veículos de qualidade;
- ii) a disponibilidade de técnicos e empresas competentes em número suficiente para assegurar o planeamento e as operações de transporte;
- iii) um quadro legislativo adequado para a definição de responsabilidades dos vários níveis da administração pública, as exigências no acesso às profissões e mercados no domínio dos transportes, e na utilização dos meios (código da estrada e similar);
- iv) um quadro regulatório e de controlo para assegurar condições equilibradas de concorrência e o respeito pelas leis e regras em vigor

E, num quadro mais actual e mais rico:

- Um sistema de telecomunicações móvel que permita o ajuste rápido da oferta à procura manifestada em tempo real às perturbações que possam ocorrer do lado da oferta (Viegas, 2004).

No contexto actual, o transporte, conjugado com os sistemas de informação e financeiros, constituem os principais vectores e os motores essenciais da economia mundial (Costa, 2005; Medeiros, 2003: 524; Krugman e Obstfeld, 1994: 634; Bauchet, 1991: 5). Aliás, a mobilidade²⁰ e a acessibilidade, constituem os factores vitais para o funcionamento das economias e para o desenvolvimento socioeconómico, político e cultural das sociedades (Balão, 2001: 224; EFILWC, 1995: 18), para que o respectivo tecido social e económico se mantenha funcional. Um sistema de transporte eficiente assegura que um país ou região possa se mover e esteja habilitada a competir no comércio nacional e internacional (Hummels e Skiba, 2004: 485; Lipman e Monaghan, 1998: 37).

Portanto, a importância dos transportes, não se restringe apenas as deslocações de pessoas e bens. Funcionam sim, como um motor da economia, aproximando e desenvolvendo regiões e países pelo que eles foram sempre importantes não só pelos seus efeitos económicos mas também para os cursos sociais e políticos (Hance, 1958: 86).

Aliás, na generalidade, é aceite a relação mútua entre infra-estruturas de transporte e desenvolvimento. Os transportes e as infra-estruturas têm uma relação que pode ser

²⁰ O termo mobilidade é empregue para designar todos os tipos de fenómenos de mudança de lugar/posição de bens e pessoas. A mobilidade social, por exemplo, designa uma mudança do estatuto social, por uma mesma pessoa ou por gerações sucessivas de indivíduos. Na economia dos transportes considera-se, no seu sentido restrito, a mobilidade, consiste na dispersão das pessoas (dos seus movimentos) relacionada com a "mobilidade residencial". Ela é um factor de mobilidade quotidiana e expressa o completo e potencial movimento. Isto é, a capacidade que as pessoas têm para se movimentar por si mesmas ou colectivamente. Mobilidade e acesso são conceitos distintos; têm implicações diferentes na organização do sistema de transportes (Dunn Jr., 1998: 143 e 148). Mobilidade representa o potencial para o movimento enquanto que a acessibilidade é a habilidade de sair de um local para outro. Assim, a acessibilidade tem a ver com os equipamentos enquanto que a mobilidade se refere as viagens (EFILWC, 1995: 18; Viegas, 1979: 6).

considerada biunívoca: isto é, por um lado, eles facilitam ou não o desenvolvimento das actividades socioeconómicas e, por outro, estas, pressionam o seu desenvolvimento; progressão que faz com que a sua indústria seja importante, com efeitos positivos, negativos ou mesmo contraditórios quer na própria indústria dos transportes quer na sociedade em geral (Hance, 1958: 87).

Por exemplo, no caso do Reino Unido, Baxter (Button 1993: 223), afirmou que os caminhos-de-ferro tinham sido o maior agente no progresso do comércio, na melhoria das condições de vida, no desenvolvimento da agricultura e dos recursos mineiros.

Autores como Andersson e Stromquist (Button 1993: 223) consideram que as principais transições ocorridas no sistema económico europeu, foram acompanhadas ou iniciadas por grandes alterações nas infra-estruturas de transporte e de comunicação, podendo-se distinguir quatro períodos revolucionários, nomeadamente, i) o período a partir do século XIII, com o surgimento do transporte marítimo, no qual os descobrimentos representaram uma nova e importante fase do desenvolvimento dos transportes²¹; ii) o período do século XVI caracterizado por um aumento dos transportes nos mares e pela introdução do sistema bancário, o que veio a estimular as trocas comerciais com as Índias Orientais; iii) a partir da segunda metade do século XIX, marcado pela Revolução Industrial, na qual a criação da máquina a vapor permitiu o aparecimento e a expansão de novos mercados²²; e iv) - o período a partir dos anos 1970, que é marcado pelo aumento da informação e da flexibilidade, caracterizado pelo sistema “*just-in-time*” e por um planeamento rigoroso das necessidades.

No caso africano, os transportes constituem um dos factores que mais afecta as respectivas relações económicas pelo facto do continente não possuir, com algumas excepções, um sistema integrado, embora significativas mudanças na organização espacial do continente estejam reflectidas no padrão ferroviário (Garbrah-Aidoo e Osuji, 1997: 44; Hance, 1958: 15 e 113). O continente apresenta vastas áreas sem qualquer tipo de serviço de transporte regular, sendo servidas de uma forma inadequada nos diferentes domínios (Hance, 1958: 86).

²¹ A água (mares, rios e lagos) foi a primeira via de comunicação que serviu ao homem para a descoberta e conquista de novas regiões. Constituía a única possibilidade de efectuar longos percursos com meios de transporte mais simples que exigia um dispêndio de energia relativamente fiável. É por esta razão que as principais civilizações da antiguidade vieram a desempenhar um grande papel através dos mares (OCDE, 1977: 8-9).

²² Com a invenção do caminho-de-ferro observou-se a diminuição de uma forma considerável da navegação e, em alguns países, como são os casos da Itália e do Reino Unido, quase que desapareceu totalmente e noutros foi bastante reprimida, particularmente no tráfego de passageiros, com o apanágio de um novo meio de transporte (OCDE, 1997: 10).

Autores como Hance (1958: 85), defenderam que, apesar do continente fazer face a problemas de ordem sociológica, política e económicos, o transporte aparecia como sendo o mais sério. Hance (1958: 106), considerava que o responsável pelo desenvolvimento seria o crescimento da infra-estrutura de transporte, particularmente o caminho-de-ferro. Autores importantes tais como Rostow, um dos maiores defensores da importância do caminho-de-ferro, chegara mesmo a afirmar que este seria o mais forte incitador do “*take-off*” (Button 1993: 223).

Nos anos 1990, África dispunha de menos de 6 km de estradas para 100 km², 72 000 km de vias-férreas, que representavam o dobro da rede francesa mas, com um território 50 vezes superior (Chapuis, 1997: 238).

É por esta razão que autores como Buys, Deichmann e Wheeler (2006: 2) e Hance (1958: 15), defendam que na ASS, a potencial expansão do comércio esta ligada ou dependente da melhoria das ligações rodoviárias:

... Africa needs a deliberate, systematic and concerted effort at the practical level to integrate, upgrade and modernize regional infrastructure so that it becomes the catalyst for Africa's growth. The regionally integrated corridor approach offers prospects for speedier integration of infrastructure systems in Africa. The vision and ultimate objective for Africa Should be to create a single market of 750 million people that is competitive within itself and within the global economy. A critical prerequisite to this a regional infrastructure integration across Africa (Simuyemba, 2000: 1-29).

Aliás, Buys; Deichmann e Wheeler, (2006: 3), defendem que o relativo baixo nível das exportações dos países da ASS é essencialmente derivado dos elevados custos de transporte²³.

Este contexto é exacerbado pelo facto de não existirem, principalmente nos PVD, sistemas ideais de transporte, ligado ao facto dos mesmos exigirem determinadas condições, longe de serem atingidas em qualquer parte do mundo, ainda que com graus bastante diferenciados de concretização (Viegas, 2004), nomeadamente, i) que os gastos de superação do espaço sejam nulos; ii) que todos os pontos do espaço possam alcançar-se com a mesma facilidade; iii) se conte com capacidade de transporte infinitamente rápida, segura e calculável para quaisquer volumes; iv) que as diferenças de custo e preço no espaço se compensem sem originarem gastos ou preferências especiais; v) que os processos económicos se apreciam de

²³ Fora da interferência governamental, a barreira para um efectivo comércio internacional é o factor geográfico representado pela distância (Cho, 1995: 4). O modelo convencional da gravidade (*gravity model*) mostra que o volume do comércio entre duas áreas é directamente proporcional ao nível das suas actividades económicas, e inversamente proporcional ao custo do transporte de bens entre elas, tendo em conta a distância entre as mesmas regiões. Em África, os custos de transporte são incrementados por péssimas estradas, entre outras questões. A inclusão da distância deve-se ao facto de, nos PD, a qualidade das estradas ser assumida como sendo altamente uniforme. Nos PVD, onde as condições das estradas varia de uma forma considerável de país para país, este elemento esta fortemente ligado e aproximado ao factor custo (Buys; Deichmann e Wheeler, 2006: 4).

modo infinitamente rápido e completo por parte de todos os sujeitos económicos, os quais como consequência dele, estejam em condições de aproveitar as oportunidades sem impedimentos devido a distância espacial e sem diferenciação em virtude de gastos resultantes e de outras dificuldades de superação do espaço²⁴ (Voigt, 1964).

Portanto, os desequilíbrios na infra-estrutura de transporte nos países, da ASS, são tidos como factores que criam um certo, se não profundo constrangimento no desenvolvimento e que deve ser transposto por diversas políticas nos diferentes sectores de actividade. Aliás, o desenvolvimento de uma economia de mercado deve ser acompanhado por um sistema de transporte e comunicações em constante crescimento (Voigt, 1964: 8).

Aliás, reconhecendo esta situação, a Comissão Económica da ONU para a África proclamara a década de 1978-1988, como a dos Transportes e Comunicações de África, tendo como objectivos harmonizar, coordenar, modernizar e desenvolver todos os tipos de transportes e comunicações, tendo elaborado programas que cobriam uma primeira fase, o período compreendido entre 1980 a 1983, avaliados em \$ 8 milhões de milhões, dos quais \$ 4 milhões de milhões estavam destinados as estradas e o transporte rodoviário, que incluía a construção de uma auto-estrada transnacional que cobriria 31.500 km e 43.000 km de estradas secundarias, \$ 1,5 milhões de milhões para os transportes ferroviários e \$ 1,4 milhões de milhões para os transportes marítimos (TICIDI, 1981: 119).

Como se pode constatar, os transportes constituem um sector que desempenha um papel importante na prossecução dos objectivos de crescimento e desenvolvimento.

O serviço ou sistema de transporte afecta o crescimento urbano e industrial assim como a mobilidade física e social (Bullard e Johnson, 1997: 7). A medida que melhoraram os transportes, as cidades aumentaram em tamanho e influência e passaram a executar muitas funções com mais eficiência devido a economias internas de escala, justaposição de actividades complementares, maior disponibilidade de especialistas entre outros motivos (Pontes, 2001: 13; Bradford e Kent, 1987: 155; Castro, 1980: 48; Taaffe, 1970: 24).

Os transportes, particularmente o automóvel, ampliaram de uma forma mais contínua as urbes; mostrando, que têm efeitos nas migrações campo - cidade (Correa; Almeida e Rego, 1956: 10). Aliás, os transportes, particularmente o automóvel é considerado a primeira tecnologia na era pós - Revolução Industrial que reorganizou a vida na terra e conduziu a situação urbana em que o mundo se encontra (Mander e Retallack, 2002: 167). Depois do automóvel nada ficou como dantes (EFILWC, 1995: 33).

²⁴ Embora haja objecções destes modelos teóricos por parte de representantes da ciência de transporte tais como Sax, Berlim 1918; Adolph Wagner, Leipzig 1909; Launhardt, Leipzig 1885, entre outros (Voigt, 1964: 23).

É por essa razão que autores como Button (1993: 223), vêem o transporte mais como um facilitador do que gerador de desenvolvimento; defendendo que, em muitos PVD, a inadequação dos transportes é um dos maiores obstáculos ao desenvolvimento socioeconómico e a integração nacional.

Requer-se assim aos países, que num determinado estágio de desenvolvimento socioeconómico, tenham um certo nível de transporte para que o seu potencial de crescimento seja maximizado, pois é com os mesmos que os países podem romper com o subdesenvolvimento, embora também se argumente que há forças económicas com tendência a acelerar um excesso da capacidade de transporte (Nijkamp e Blass, 1994: 12).

É por esta razão que, dada a importância do sector dos transportes no processo de crescimento, constituir uma das áreas de actividade socioeconómica, onde mais se observa a presença e intervenção do Estado (Castro, 1980: 10).

Na generalidade dos países, o sector dos transportes, quer o de passageiros, quer o de carga, com maior incidência no ferro-portuário, trata-se essencialmente de um sector público, embora o sector privado também tenha um peso importante (Castro, 1980: 10). Aliás, as infra-estruturas de comunicações constituem parte das designadas “obras de soberania” por serem “indispensáveis a todo o progresso económico” (Mendes, 1957-1958: 27-28).

Refira-se entretanto que, para além das dinâmicas globais, nomeadamente, política e económica, historicamente, os conflitos e disputas militares desempenharam um papel preponderante no desenvolvimento dos transportes, apesar de também terem perturbado, de forma significativa, o desenvolvimento normal das redes de comunicação.

Por exemplo, o grande interesse pelo desenvolvimento do meio aéreo surgiu durante a Iª Guerra Mundial, quando se avaliou a importância deste para fins militares. Os conflitos foram assim, o principal responsável pelo desenvolvimento da tecnologia das aeronaves e das infra-estruturas (rádios, comunicações, instrumentos de voo, facilidades aeroportuárias, entre outras necessidades deste meio) (Taneja, 1989: 2).

Terminada a Iª Guerra Mundial, os estados europeus desenvolveram a utilização do transporte aéreo devido à destruição de infra-estruturas de superfície e para responder à natureza competitiva do continente americano (Taneja, 1989: 2). Um outro exemplo relacionado com a influência dos conflitos militares no sector dos transportes pode ser observado nos veículos pesados que não apareceram antes da Iª Guerra Mundial.

Importa entretanto sublinhar que o desenvolvimento do sector e actividade dos transportes, por razões históricas, em primeiro lugar, depende, favorece e beneficia mais o mundo desenvolvido, sendo este que desenvolve a tecnologia e a inovação (Todaro, 1997:

114). Os PD constituem os principais emissores dos meios de transporte, ostentando uma maior diversidade dos mesmos. Trata-se, portanto, de um grupo de países com tradição nesta área, tanto no que diz respeito a sua inovação, modernização e comercialização, incluindo o desenho de suas políticas. A América e a Europa Ocidental sempre estiveram inclinadas no desenvolvimento dos transportes para responder as suas próprias necessidades de desenvolvimento (Hance, 1958: 86).

Assim, as experiências americanas, europeias e mesmo asiáticas (com algumas exceções) em matéria de transporte, não são as mesmas das africanas pois, naqueles continentes o processo está ligado a inovação e ao desenvolvimento tecnológico. Daí que tenham sistemas bem desenvolvidos oferecendo alternativos modos de transporte.

Daí, talvez, esteja também a questão da qualidade dos sistemas de transporte entre os diferentes países e continentes (Banister e Button, 1993: 1; 1991: 83;). Aliás, a relação desigual entre PD e os PVD é, em parte, consequência dos efeitos de diferenciação dos sistemas de transporte assim como dos processos primários e secundários que dele resultam” (Voigt, 1964: 28).

A indústria dos transportes é caracterizada assim por condições oligopolísticas. Particularmente no transporte rodoviário, dez companhias de automóveis respondem por cerca de 65% do mercado global de automóveis, da mesma forma que nove companhias petrolíferas respondem por cerca de 80% da produção mundial petrolífera. Segundo Mander e Retallack (2002: 165), em cerca de 100 das principais riquezas/economias a nível mundial – incluindo estados e gigantes corporações, 12 são petrolíferas ou companhias de automóveis. Estas companhias ilustram as vantagens que detêm a escala global, aumentadas por regras favoráveis e intervenções de entrada livre nos mercados nas grandes burocracias económicas mundiais como é o caso da OMC.

Por isso, autores como Carmo (1965: 35) e Deakin (1998: 67), defendam que não é legítimo o paralelismo económico entre sistemas de transporte de diversos países ou regiões, operando em zonas de graus de cultura díspares, e de estrutura económica diversa, como é pratica fazer-se; embora, o carácter multidimensional dos transportes, demonstre que podendo ser encontradas particularidades nas distintas realidades socioeconómicas, se encontram sempre elementos comuns que relevam do seu carácter universalístico.

Aliás, em alguns países ou regiões, principalmente nas ex-colónias, determinados meios de transporte não foram estabelecidos ou introduzidos com fundamento numa base económica interna, mas antes o foram com objectivos políticos, ou em sujeição a critérios de abarcar territórios. As principais vias de caminhos-de-ferro, os portos marítimos e o sistema

de transportes em geral, foram edificados em função dos interesses económicos e estratégicos das potências colonizadoras e não como uma resposta a solicitações das necessidades de tráfego interno (Bauchet, 1991: 5; AIM, 1967: 367). Esta é a razão que levou a que os caminhos-de-ferro em África fossem construídos no sentido costa – interior, (Buys; Deichmann e Wheeler, 2006: 3), preocupando-se muito pouco com as ligações internas, o que fez com que grande parte dos mesmos não estejam interligados; não constituindo uma verdadeira rede (Chapuis, 1997: 238; AIM, 1967: 367; Hance, 1958: 106).

Por essa razão, em países como Moçambique, a problemática dos transportes, incluindo a sua modernização, tem originado vários posicionamentos teóricos, sobre as suas vantagens e desvantagens, devido ao facto de, em muitas regiões, o mesmo quase não ter “*valor de tráfego*”; e, um sistema de transportes sem valor de tráfego, não pode produzir resultado economicamente relevante e por conseguinte não é possível desenvolvimento económico algum, pois, para ele se requer sempre capacidade de transporte (Voigt, 1964: 32).

Daí que Voigt (1964: 102-106), defenda que em relação aos investimentos no sector dos transportes, é necessário ter em conta que o tráfego cria novo tráfego; toda a melhoria do sistema de transporte determina novos desenvolvimentos, e todo novo meio de transporte muda mediante a diferenciação da oportunidade de desenvolvimento provocada pela necessidade de tráfego. Um novo meio de transporte pode impor-se na economia se pelo menos, um plano do seu valor de tráfego é claramente superior ao plano correspondente do sistema de transporte existente e essa superioridade não resulta compensada por efeitos de substituição de outros planos do valor de tráfego do sistema existente. Um sistema de transporte inicia o seu desenvolvimento quando a quota de crescimento do anterior chega a saturação e, somente pode produzir efeitos, na medida da diferenciação do aumento do seu valor de tráfego em relação com o sistema anterior.

Recomenda-se assim, que deve existir um estudo cuidadoso no que concerne aos recursos aplicados, pois muitos países tendem a gastar os mesmos em projectos de prestígio, fazendo-se estudos de custo - benefício em que são sobreavaliados os benefícios decorrentes dos projectos no sector dos transportes (Nijkamp e Blass, 1994; Button, 1993), requerendo-se assim a intervenção do Estado de uma forma mais profunda no seu planeamento (Castro, 1980: 74).

No que se refere a utilização dos diferentes modos de transporte a mesma está dependente de uma maior ou menor aptidão para a realização de determinado tipo de viagem, da natureza da carga, da distância de deslocação, e a maior ou menor relação entre o preço do custo e o preço da venda do transporte produzido.

São estes factores que podem influir decisivamente na preferência de um determinado tipo de transporte (Carmo, 1965: 23-24), visto que, o mesmo é função do esforço, tempo e capital dispendido, significando que no transporte, a análise do rendimento é feita em termos de km/passageiros e toneladas, o que não quer dizer que não haja defeitos (Voigt, 1964: 13) em virtude desta relação ser válida para situações de utilização do mesmo modo de transporte em condições semelhantes de qualidade da infra-estrutura, pois, casos há muitos, em que o custo por tonelada pode ser menor numa travessia oceânica de 4000 km que num percurso terrestre que se lhe segue com 200 km (Viegas, 2004). No entanto, na generalidade, quanto maior for a distância, mais trabalho e capital são dispendidos e mais elevado será o seu custo (Carmo, 1965: 34).

Particularmente no transporte de passageiros, a utilização de um determinado meio de transporte depende do motivo da deslocação. Quatro tipos de transporte destacam-se no transporte de passageiros nas viagens: aéreo, autocarros, comboios e automóveis. Em geral, a utilidade de cada um destes modos de transporte é assumido como estando dependente das características do próprio modo²⁵, características da população e acções de regulação (McCarthy, 2003: 28).

Barros (2002: 16) e Doganis (1993: 216), apontam alguns dos factores que induzem as pessoas a viajar e que afectam o nível de crescimento e procura do mercado dos transportes, sendo de destacar, para todos mercados: meios pessoais, rendimento, nível das passagens, rapidez do meio, nível da actividade económica/comércio, crescimento e tamanho populacional, câmbio, meio ambiente social, atitudes para viajar; para as rotas particulares: atracções turísticas, clima, história, religião, infra-estruturas, preços comparativos, flutuações cambiais, restrições em viajar, ligações históricas/culturais, movimentos populacionais, movimentações de mão-de-obra migrante, natureza da actividade económica.

No que se refere ao transporte rodoviário, quer o de passageiros, quer o de carga, o mesmo teve o seu impacto inicial nas curtas distâncias²⁶.

Estudos indicam que, desde 1926, em todo o mundo começou a observar-se a diminuição do transporte de passageiros através do caminho-de-ferro; embora, demonstrações

²⁵ Características dos modelos (tempo e custo relativo em particular e a frequência) determinam o melhor critério para o melhor modo de transporte (Mohring, 1994: xiv).

²⁶ O transporte ferroviário encerra fundamentalmente uma componente de transporte de longa distância (Castro, 1980: 263). Foi em Paris que em 1890, surgiu a *Panhard-levassor*, primeira marca de automóveis no mundo, que desenvolveu a patente original da *Daimler* (Edições Zurc, 1968: 18). Nos EUA, o primeiro automóvel apareceu em 1893 e a primeira indústria automobilística foi a *Duryea Motor Wagon Company* em 1896 (Wright, 1997: 121).

indiquem este meio como o mais seguro e funcional (McCarthy, 2003: 28). Por exemplo uma única linha de veículos privados recebendo no máximo cerca de 2.000 veículos correspondentes a 3.000 passageiros/hora, pode corresponder a 100.000 passageiros hora utilizando-se uma linha de comboio (Sint-Laurent, 1998: 43). Uma outra vantagem do transporte ferroviário, é o facto do mesmo poder ajudar na redução de acidentes de viação, bem como na redução dos custos de manutenção de estradas.

Nos anos 1930, iniciou-se também a fuga de carga do transporte ferroviário para o rodoviário (Carmo, 1965: 29). Aliás, é necessário ter em conta que o transporte de mercadorias, através do caminho-de-ferro, é um sector fortemente monopolizado pelo Estado, constituído normalmente por uma única empresa estatal diferentemente da estrutura atomizada que é o transporte rodoviário de mercadorias (Castro, 1980: 74).

Assim, o tráfego rodoviário tem partes cada vez maiores do mercado, em detrimento do marítimo, aéreo e ferroviário, não só no transporte de passageiros mas também de mercadoria, particularmente no tráfego contentores pois, embora o seu custo seja mais elevado, é mais rápido, sendo o custo compensado pelo tempo (Figueiredo, 1996: 35).

Assim, o transporte por automóvel, absorveu a maior parte do tráfego de curto trajecto de passageiros, acabando, onde existia, virtualmente com os trens eléctricos interurbanos de curto itinerário (Taaffe, 1970: 23) embora se observe, particularmente na Europa, um ressurgimento muito forte do transporte ferroviário nas grandes aglomerações, aspecto também ligado, as inúmeras vantagens deste modo de transporte em relação ao rodoviário (Sint-Laurent, 1998: 43).

Aliás, devido a predominância do transporte rodoviário, por exemplo, em 1970, o Congresso Americano constitui a Amtrak, empresa estatal federal de transporte ferroviário de passageiros, para responder a crise financeira que assolava a indústria ferroviária do sector privado, personificada com a falência da *Penn Central*, a maior companhia ferroviária americana no transporte de passageiros de longa distância. Nixon pretendia que o Comité de Comércio do Senado autorizasse a disponibilização de um subsídio ao serviço ferroviário de transporte de passageiros de \$ 435 milhões em 4 anos, situação que conduziu a separação do serviço de carga ao serviço de passageiros²⁷ (Dunn Jr., 1998: 116-117).

Não restam dúvidas que o transporte ferroviário ocupa um lugar de destaque como meio acessível sob o ponto de vista dos preços e quantidade de carga a transportar. No

²⁷ Anualmente, a Amtrak, recebe recursos da ordem de \$ 1 bilhão para se manter em funcionamento. Em 2011, obteve uma receita de \$ 2,71 bilhões contra uma despesa de cerca de \$ 3,95 bilhões, cobrindo 79% dos seus custos operacionais (<http://pt.wikipedia.org/wiki/Amtrak> - consulta efectuada a 25/10/2012).

entanto, o grande desafio que o transporte rodoviário lhe apresenta, é o facto do comboio não circular em todos os momentos, obedecendo a um horário pré-estabelecido que nem sempre satisfaz a procura, diferentemente do rodoviário, que se apresenta como um meio rápido, disponível, flexível, seguro, eficiente, com elasticidade e a rapidez do porta – à – porta, sendo o táxi o melhor exemplo ao nível dos transportes públicos, sem quebras, sem perdas, sem demoras (Viegas, 2003; Carmo, 1965: 30-31; Santos, 1961: 54).

Um outro aspecto que reforça a *secundarização* do transporte ferroviário em relação ao rodoviário, deve-se ao facto de no sector ferroviário, se observar, entre outros aspectos, i) alta composição orgânica do capital (elevada percentagem de capital fixo); ii) longos prazos de amortização; iii) descontinuidade de investimentos; condições que tornam difícil a rentabilidade um serviço deste tipo. Esta é a razão da estatização que normalmente se produz neste tipo de transporte (Barbieux e Gregoire, 1998: 24; Castro, 1980: 84). Daí, a intervenção generalizada do Estado, tendo a seu cargo os sectores não rentáveis mas, fundamentais para o funcionamento da economia; isto é, sectores com uma alta percentagem de capital fixo: transportes, siderurgia, energia, entre outros (Castro, 1980: 37-38).

Assim, enquanto o caminho-de-ferro foi considerado imprescindível ao desenvolvimento das economias do século XIX, o automóvel foi o componente crucial do crescimento económico no século XX, com uma importância idêntica as linhas de caminho-de-ferro, do carvão e do aço no século anterior. Não apenas no suporte da indústria de aço, petróleo ou borracha mas também no crescimento do sector dos serviços, nomeadamente, terminais, cabinas turísticas, parques, restaurantes, hotéis, centros comerciais e estações de serviço, oficinas de reparação, agências seguradoras, entre outras actividades (Dunn Jr., 1998: 26). Assinala-se assim o papel chave que jogou a indústria automóvel como um dos pilares fundamentais nos quais se baseou o desenvolvimento no último século, observando-se nesta indústria uma elevada internacionalização de capital (Castro, 1980: 53).

Globalmente, depois da IIª Guerra Mundial, generalizou-se a utilização do automóvel o que conduziu ao progressivo aparecimento de rodovias e sua pavimentação, permitindo uma melhor circulação, o que foi potenciando o desenvolvimento do transporte de mercadorias e passageiros por este modo. Aliás, mesmo nas regiões com tradição marítima, o controlo do interior dos vastos territórios, assentou nas vias rodoviárias²⁸. Assim, a estrada proliferou por toda a parte em detrimento do caminho-de-ferro (Carmo, 1965: 30 – 31. A rodovia, pelo seu

²⁸ As rotas terrestres surgem em resposta aos desejos de uma administração de Estado solidamente organizada onde os meios de transporte estavam ou cobriam um vasto leque de rotas que não podiam ser alcançadas pela via marítima ou fluvial (OCDE, 1977: 9).

menor custo de investimento, comparativamente ao caminho de ferro, podendo ser feita em fases adaptadas as necessidades do tráfego, permite uma maior flexibilidade na circulação, apresentando-se como meio inicial de circulação, fomentando riqueza em vastas regiões subdesenvolvidas (Santos, 1961: 54).

No entanto, apesar dos transportes serem claramente um factor positivo no processo de crescimento/desenvolvimento, também são portadores de impactos negativos. Esta é a sua natureza. Apesar da sua importância socioeconómica, representam um custo económico, social e ambiental (Chen, 1997: 33). Os efeitos sociais dos transportes são difíceis de quantificar e são fonte de posicionamentos controversos pois, embora sejam geralmente mensuráveis, a comparação dos custos ou inconvenientes associados a esses problemas com os benefícios que decorrem dos transportes (ainda por cima) com os benefícios e os custos a afectarem em larga medida sobre populações não coincidentes, constitui fonte de grande polémica (Rubim e Leitão, 2013: 56-57).

Aliás, desde os meados dos anos 1960, quatro grandes problemas têm dominado o debate político em relação ao transporte, principalmente em relação ao particular, nomeadamente, i) a elevada energia necessária para o auto-domínio no sistema de transporte urbano, ii) os efeitos da sua poluição atmosférica, iii) seu largo tributo anual de fatalidades e pessoas feridas, e iv) sua inadequação para aqueles que não tem acesso ao automóvel (Altshuler; Womack e Pucher, 1979: x e xi).

As externalidades originadas pelos transportes são hoje reconhecidas como um dos maiores problemas no mundo principalmente nas áreas urbanas (Nash; Sansom e Still, 2003: 414; EFLWC, 1995: 30), com implicações na questão ambiental (Chakravarty e Sachdeva, 1998: 63; Sander e Grall, 1998: 81; Homes, 1997: 25; Kinnock, 1996), arrastando consigo problemas ecológicos sérios (Deakin, 1998: 66; Haines, 1997: 148).

Por exemplo, no caso do turismo, apesar dos transportes constituírem um factor capaz de dinamizar a actividade em regiões debilitadas (Chen, 1997: 34) e com processos acentuados de desertificação, em contrapartida, podem constituir um factor de aumento dos desequilíbrios e de ruptura (Barros, 2004: 36; Wright, 1997: 121; Haines, 1997: 145-148) podendo originar baixos rendimentos das comunidades (Chen, 1997: 34). Barros (2002: 474), refere o facto do turismo ser um factor regulador e acelerador das tensões e conflitos: “no que respeita à situação de tensão e conflito constata-se que o turismo assume um carácter

ambivalente pois pode contribuir para a redução e a eliminação das situações de tensão e conflito como pode constituir um factor de aceleração dos conflitos”²⁹.

Com o crescimento global dos transportes, milhões de criaturas estão em movimento, invadindo-se o seu espaço, eliminando-se espécies nativas, com efeito na saúde das comunidades com a propagação e o diagnóstico de novas doenças como é o caso do vírus *West Nile*, referenciado nos EUA (Mander e Retallack, 2002: 29).

O incremento do comércio mundial com base nos transportes implica, igualmente, altas necessidades energéticas não renováveis e contaminantes (Castro, 1980: 39), personificado no aumento do uso de combustíveis fósseis, contribuindo para o aquecimento global (Nash; Sansom e Still, 2003: 419; Deakin, 1998: 66). Segundo a Agência Internacional para a Energia (IEA, 2012: 13), em 2009, o sector dos transportes foi responsável por cerca de 31 % das emissões totais de CO₂ resultante da queima de combustíveis na Europa. Neste ano, o transporte rodoviário foi responsável por 71% do total das emissões de CO₂ do sector, seguido pela navegação com 14,3%, a aviação com 12,3 % e, por último o ferroviário com 1,8% do total das emissões de CO₂, o que corresponde a 0,6% do total das emissões de CO₂ nos 27 países da União Europeia.

A poluição do ar, globalmente e anualmente mata 3,5 milhões de pessoas com o transporte rodoviário a contribuir com cerca de 50% da mesma, apenas nos países da OCDE³⁰.

Cerca de 90% do comércio internacional de bens, principalmente no que se refere a importação e exportação das *commodities*, é feito pela via marítima. Este transporte, consome mais de 140 milhões de toneladas de combustível anualmente e o combustível usado pelos navios é uma mistura de diesel e um outro de muita baixa qualidade conhecido por *Bunker C*, extremamente poluente devido o seu elevado teor de carbono e enxofre; poluição esta que tem efeitos nas comunidades, mares, actividade piscatória, destruição do *habitat* dos animais, extinção de espécies, entre outros (Mander e Retallack, 2002: 28; Deakin, 1998: 66).

²⁹ Embora alguns autores como Bertoni (2008: 156) e Condesso (2005: 42), defendam que ainda não há uma conceptualização teórica e muito menos uma referência analítica integral que permita conciliar e medir a relação entre o meio ambiente natural e o turismo, assim como os aspectos socioeconómicos do desenvolvimento; explicam ainda que estas tendências são produto, não só das mudanças económicas e sociais da globalização, que modificam os padrões de consumo mas também com a difusão do paradigma ambiental, que origina uma nova concepção e ética no turismo que impõe uma análise a todas as dimensões que incidem na actividade: natureza, economia, sociedade e política.

³⁰ www.quercus.pt/estudos-grupo-energia-alteracao-climaticas - consulta efectuada a 01/08/14.

Mander e Retallack (2002: 163), referem que o incremento do transporte aéreo seja, eventualmente, mais dramático do que o dos navios. Cada tonelada de mercadoria transportada por via aérea gasta 49 vezes mais energia por km em relação a mesma carga transportada por barco – daí os grandes níveis de poluição. Dois minutos do “*takeoff*” de um *boeing 747* equivalem a 2.4 da distância percorrida por um navio em 20 minutos.

Quanto ao transporte rodoviário, o automóvel, em cada dia, semana, mês ou ano produz mais viagens que qualquer outro meio de transporte (Dunn Jr., 1998: 1), com todas as consequências daí decorrentes. Nos passados 75 anos a produção automóvel e construção de auto-estradas não cessou de crescer (Bullard e Johnson, 1997: 7).

Mander e Retallack (2002: 166), referem que em 1990 existiam cerca de 580 milhões de veículos a motor nas estradas. Em 2010, a estimativa apontava para mais de 800 milhões, com algumas fontes a indicarem os 985 milhões³¹.

No ano de 2014, a nível global, contabilizavam-se 1.015 mil milhões de veículos “excluindo tractores, maquinas de obras, motocicletas, e outros veículos de uso industrial, numa relação de 7 pessoas para cada carro”, sendo a China o principal responsável pelo incremento da frota, embora nos EUA a relação seja de 1,3 de pessoas por carro³².

A evolução do automóvel acabou por lhe conceder um sentido negativo, passando a associar-se a resultados danosos. Mander e Retallack (2002: 166) e Dunn (1998: 1), observando que cada meio de transporte tem os seus problemas intrínsecos, defendem que o automóvel privado tem maior impacto sobre todos. Apesar de depender da gasolina, o automóvel usa mais recursos na sua construção que outro produto na face da terra. Daí que os problemas com o mesmo não se resumem nem terminam com as questões relacionadas com os combustíveis, congestionamento, entre outros. A ramificação do automóvel é muito mais vasta, incluindo as auto-estradas e o cimento que cobrem hoje grandes regiões do mundo, que, apesar de gerar um impacto inquestionável na economia, são portadoras de efeitos catastróficos para o meio ambiente. Elas, também destruíram comunidades, dispersaram famílias ao afectarem negativamente não só o meio ambiente, mas também as culturas, etnias, economias e as práticas sociais (Deakin, 1998: 66; Wright, 1997: 121; Haines, 1997: 145).

Autores como Nash, Sansom e Still (2003: 414), defendem que as mortes causadas pelos efeitos poluentes dos transportes anualmente, em termos de quantidades, são equiparáveis ou superiores aos causados pelos acidentes de viação.

³¹ www.noticiasautomotivas.com.br/o-mundo - consulta efectuada a 01/08/14.

³² www.noticiasautomotivas.com.br/o-mundo - consulta efectuada a 01/08/14.

“Para além de ser o mais bem sucedido meio de transporte, o automóvel é também uma arma letal” (Pinto, 2006: 19). Por essa razão o dramaturgo italiano Luigi Pirandello (1867-1936), chamou-o de “invenção do diabo”: o diabo, empregando a estratégia de sedução, atrai o homem, oferece-lhe um objecto lindo, sensual, portador da liberdade de locomoção quando e para onde entender, num conforto eloquente, no entanto, o “efeito diabólico” origina grandes impactos negativos, desde o congestionamento, poluição, ruído, sinistralidade, entre outras (Wilheim, 2013: 18).

Os acidentes rodoviários, em algumas regiões constituem um sério problema de saúde pública, devido a sua elevada taxa de mortalidade, assim como as incapacidades prolongadas e permanentes. Eles “são uma importante ameaça à segurança e um dos grandes desafios sociais e políticos das sociedades automobilizadas” (Pinto, 2006: 18).

No Brasil, a taxa de mortos devido a sinistralidade rodoviária é de 22,5 mortes por cada 100 mil pessoas, 18,9 na Índia, 20,5 na China e 11,4 nos EUA (Rubim e Leitão, 2013: 57).

O sistema de saúde brasileiro, anualmente, gasta em média, em custos decorrentes dos acidentes, cerca de R\$ 50 bilhões (Rubim e Leitão, 2013: 57).

No geral, os efeitos negativos do tráfego automóvel podem ser resumidos em: i) congestionamento e saturação da circulação e dos parques de estacionamento, assim como excede a capacidade geométrica das ligações/estradas; ii) problemas de poluição (sonora e/ou os custos para atenuar estes efeitos); iii) impacto visual (ou intrusão visual); iv) impróprio uso dos espaços valiosos; v) acidentes, com incidência nos pedestres e ciclistas que abandonam os seus métodos de circulação devido aos riscos associados aos mesmos; vi) poluição atmosférica (com efeitos negativos na vida humana e para os edifícios; vii) vibração (com efeitos nos edifícios); viii) apropriação desigual no uso do espaço e tempo em cidades entre diferentes categorias de cidadãos; ix) expansão indiscriminada das cidades, com efeitos na ineficiência dos veículos de transporte colectivo com o aumento de áreas de pouca densidade; efeitos que são o corolário de sociedades e sistemas de produção baseados e orientados pelo automóvel particular (EFILWC, 1995: 16-27).

Este constitui o enigma do automóvel; apesar da sua importância, o mesmo origina o gasto de uma quantidade irreversível de recursos energéticos originando uma irreparável emissão de gases, a morte de milhares de pessoas, assim como destrói a calma e coesão das comunidades (Dunn, 1998: 3), levando alguns autores, como é o caso de Rubim e Leitão (2013: 57), a observarem que os efeitos negativos causadas pelo automóvel já superam os seus benefícios.

Quanto ao transporte colectivo, o mesmo é entendido como fonte potencial de redução das desigualdades, ao desenvolver e promover a coabitação quotidiana entre pessoas e individualidades muito diversificadas; desempenhando um papel progressista de confrontação dos estatutos sociais e da universalização igualitária dos direitos e das relações sociais (Cabanés, 1996: 13). Com eles, o uso dos recursos públicos é baseado em princípios de equidade, socialização e democratização dos investimentos públicos em infra-estruturas (Matos, 2011: 13; EFILWC, 1995: xvi; Fraisse; Bonetti e Gaulejac, 1987: 51).

Os transportes colectivos tornam possível a divisão espacial do trabalho, tornando não só viáveis as dispersões residência - trabalho³³, como também os relativos a reprodução da força de trabalho (educação, saúde, lazer ...); ainda que claramente se dê prioridade o primeiro tipo sobre o segundo (Castro, 1980: 79). Aliás, os contextos urbanos e industriais explicam a necessidade de transporte para a mobilidade de bens e pessoas (Cabanés, 1996: 74) pois, é a força de trabalho que ao se converter numa mercadoria, origina uma dissociação entre a residência e o local de trabalho, que na história, origina o aparecimento e o desenvolvimento do transporte urbano de passageiros (Castro, 1980: 76).

Assim, os transportes colectivos, são particularmente importantes para os grupos sociais sem acesso a viatura privada, nomeadamente, os pobres, jovens, imigrantes, idosos, deficientes e em particular as mulheres, nas suas deslocações ao emprego, aos serviços públicos/privados, as actividades de lazer e no estabelecimento de contactos familiares e sociais, no desenvolvimento do turismo, melhoria do meio ambiente, contribuindo para a coesão territorial. O transporte colectivo é assim o lubrificante para o funcionamento das cidades (Allport, 1998: 28-29), centros da cultura, arte, moda e entretenimento com uma grande actividade turística, centros de empregos e escritórios, onde é levada a cabo a governação mundial (Sander, 1998: 9).

A ausência de transportes colectivos concorre para a desestabilização das relações socioeconómicas na mesma, ao impedir os cidadãos mais carenciados de se beneficiarem de diferentes níveis de oportunidades de emprego³⁴, acesso a outros factores como a educação, residência, declínio social e *stress*, falta de efectividade entre outras consequências (Barbieux, 1998: 23; Chakravarty e Sachdeva, 1998: 63; Sander e Grall, 1998: 81; Alvarês, 1997: 120; Homes, 1997: 25; Kinnock, 1996; Viegas, 1979: 2).

³³ Embora, por outro lado, a dispersão urbana motive o aumento das necessidades de viagem e da utilização do transporte individual e, simultaneamente, dificultando o estabelecimento de transporte colectivo (Pontes, 2001: 13).

³⁴ A necessidade de transporte público decresce com o aumento do desemprego, revelando uma relação inversamente proporcional.

O desenvolvimento dos transportes colectivos constitui assim, a condição do desenvolvimento durável dos pólos urbanos, e um elemento para a sua competitividade económica e coesão social (Spence, 1998: 23).

O uso do transporte colectivo é tido como a forma mais eficiente para assegurar a acessibilidade (EFILWC, 1995: xx), pois, promovem o equilíbrio entre a oferta e procura numa determinada região, no alargamento geográfico do seu mercado e na redução dos custos de transporte quando comparados ao transporte individual. Aliás, o aumento do número de viaturas privadas implica o aumento no consumo dos combustíveis com efeitos não só no meio ambiente, degradando a qualidade de vida (Barbieux, 1998: 23; EFILWC, 1995: 18), como também as próprias viagens se tornam cansativas devido ao congestionamento³⁵, descontrolando a viabilidade de compromissos económicos e pessoais, a sinistralidade, entre outros efeitos (Spence, 1998: 20; Whitt, 1982: 5).

Uma outra vantagem é o facto do rácio espaço/tempo por passageiro reduzir de uma forma considerável quando se utiliza o transporte colectivo, contrariamente do que se verifica na utilização da viatura particular, para além de não ocupar espaço nos parques de estacionamento públicos (Pontes, 2001: 13; EFILWC, 1995: XVIII).

Um passageiro num autocarro ocupa 8 vezes menos o espaço público que numa viatura privada, como se pode observar no quadro abaixo; observando-se o mesmo, no consumo elevado de energia por passageiro, por cada km da viatura individual quando comparada com a pública.

Quadro 5. – Superfície e número médio de passageiros para diferentes modos de transporte

Meios de transporte	Superfície ocupada com o veículo parado (m ²)	Número médio de passageiros (horários de ponta)	Superfície ocupada com o veículo parado (por pax)	Superfície ocupada quando em movimento, por km percorrido	Superfície ocupada quando em movimento (pax x km)
Pedonal	0	1,0	0,3	0,4m ² x h	0,4m ² x h
Bicicleta	1,5	1,0	1,5	1,5m ² x h	1,5m ² x h
Automóvel	10,0	1,25	8,0	3,0m ² x h	2,4m ² x h
Autocarro	30,0	30,0	1,0	9,0m ² x h	0,3m ² x h
Metro					0,66m ² x h

Fonte: EFILWC, 1995: xviii e 46

Quadro 6. – Vantagens e Externalidades do transporte público e privado

³⁵ Congestionamento é um impedimento para a mobilidade (Daniel, 1993: 11). Autores como Verhoef, Rouwendal e Rietveld (2003: 533) e Mohring (1994: xvii), defendem que o congestionamento é causado por velocidades diferentes entre os utilizadores das rodovias; portanto, externalidades que um condutor impõe aos outros; para além das cargas e descargas na circulação rodoviária que também influenciam o nível de qualidade de circulação. Para a OCDE (1981), congestionamento ou saturação verifica-se quando se observa uma deterioração elevada do nível de serviço oferecido pela rede e pelo sistema de controlo; quando as filas de espera interferem com outros movimentos da rede e com uma perturbação rapidamente.

Inestimáveis vantagens do sistema pedestre, da bicicleta e do transporte público	Efeitos/agressões negativas para a economia da cidade do sistema baseado no motor automóvel
Pequena ou pouca ocupação do espaço público e pouca necessidade de fundos/recursos para conseguir a mobilidade	Impacto visual
Sistema que assegura um nível de mobilidade para os cidadãos	Emissões de substâncias poluentes na atmosfera que também originam problemas respiratórios /poluição sonora
Gasto de pouca energia em cada viagem/deslocação	Rápido esgotamento das reservas petrolíferas mundiais
Gasto de energias limpas que podem ser produzidas em centrais localizadas	Ineficiência do sistema de transporte público que é obrigado a competir com o transporte privado
Consequências baixas/limitadas	Consequências maiores

Fonte: EFILWC, 1995: 30

Por exemplo, segundo a EFILWC (1995: 32), um estudo da Fundação *Hans Bokter* sobre o benefício social dos transportes públicos na cidade de Bremen, estimava que o total do mesmo situava-se em 112,1 milhões de marcos, como demonstra o quadro (7) abaixo:

	DM (milhões)	%
Benefício ao meio ambiente	28,3	25,2
Redução de Ruído	25,4	22,7
Redução de acidentes	23,6	21,2
Construção de estradas	7,3	6,5
Benefícios energéticos	18,6	16,6
Custos de congestionamento	8,9	7,9
Total	112,1	100

Resumindo, são quatro as principais dimensões e impacto do transporte colectivo, nomeadamente: i) económico: as cidades têm altos níveis de produtividade quando reduz o seu congestionamento, os benefícios para a economia e os rendimentos pessoais podem elevar-se; ii) social: ao facilitar as populações, particularmente as carenciadas, a terem acesso aos seus empregos; iii) o desenvolvimento pode ser intensificado com o aumento relativo da acessibilidade; iv) meio – ambiental: a poluição atmosférica constitui um problema central em muitas cidades, e a primeira causa é o tráfego rodoviário (Allport, 1998: 28-29).

Daí, os custos relativamente elevados direccionados a implementação de políticas inerentes ao transporte colectivo justificam-se pelos benefícios globais para as cidades e regiões, e principalmente para as pessoas que não têm acesso ao automóvel privado (Sint-Laurent, 1998: 49).

No entanto, apesar de nas últimas décadas o transporte colectivo merecer profundos estudos e se beneficiar de significativos recursos financeiros pois, a mobilidade ou acesso físico é necessário para que os diferentes extractos sociais possam fazer face ao mínimo de necessidades diárias (Cameron, 1997: 56), ele enfrenta limitações financeiras para a sua expansão e desenvolvimento em diferentes países. Isso deve-se a que, do ponto de vista das

finanças públicas, o transporte colectivo normalmente representa um encargo que só pode ser suportado até certo limite em virtude de, na generalidade dos países, ser constituído por empresas públicas ou municipais, enquanto o transporte individual representa geralmente uma fonte de receita (Viegas 2004: Barbieux, 1998: 22; Castro, 1980: 36). Daí, a aparente secundarização do transporte colectivo, quer pelos poderes públicos, quer pela indústria automóvel com o desenvolvimento e implementação de políticas que, até certo ponto, incentivam cada vez mais o uso do automóvel privado (Pinto, 2006: 18).

Com algumas excepções, esta é uma tendência global (Bauchet, 1997: 12; EFILWC, 1995: 20). A mobilidade a nível global está dependente de um sistema baseado no automóvel, embora se observe um esforço na Europa Ocidental, onde, os poderes públicos, investem e pretendem o autocarro e o comboio como os principais meios de transporte (Sint-Laurent, 1998: 48). Nos PVD, particularmente os africanos, na sua maioria, enfrentam uma ausência de outros meios de transporte alternativos que não seja o automóvel.

A dependência face ao automóvel particular em várias regiões do globo é de tal ordem que a mesma não deixa de constituir fonte de problemas psicológicos.

O automóvel particular apresenta-se assim como a solução para os problemas de transporte (Dunn Jr, 1998: 1) e o automóvel traz a igualdade de vida em termos de valores nas diferentes sociedades. Todos circulam na estrada e podem fazer as mesmas coisas (Dunn Jr., 1998: 2).

Ser proprietário de um automóvel significa ter a garantia de viajar sentado, escolher o percurso mais favorável, divisível no espaço e no tempo, sem esperas nas paragens ou terminais, normalmente desconfortáveis e, ter o conforto do aquecimento ou do ar condicionado, e do rádio onde pode ouvir notícias ou música. O automóvel providencia assim, um excelente meio de transporte, pela liberdade³⁶ que o mesmo oferece para chegar-se ao destino, partir, curtos períodos de *transfers*, e baixos custos operativos sem depender dos horários dos autocarros, comboios ou barcos, para além do facto das frequências serem vistas como desgastantes (Dunn Jr, 1998: 2; EFILWC, 1995: 29). O automóvel traz consigo o “*empowerment*” individual; ele permite que a pessoa desenvolva um conjunto de necessidades particulares, relacionadas com a mobilidade individual, que não são facilmente concretizáveis utilizando o transporte colectivo (Dunn Jr., 1998: 2; EFILWC, 1995: 30; Viegas; Ferreira e Pereira, 1979: 7).

³⁶ A viagem é um sinónimo de liberdade para todos aqueles que podem utilizar todos os meios de transporte para se deslocar de um canto do mundo ao outro (CEMT, 1995: 5).

A necessidade automóvel passou a ser comparada a um medicamento ou ao consumo de drogas (EFILWC, 1995: 20). O automóvel é o novo *standard* da vida urbana (Mander e Retallack, 2002: 167). Ama-se e admira-se, o carro. Ele representa a encarnação do desejo de liberdade. Representa a distinção entre o rico e o pobre, entre o poderoso e o fraco (Pinto, 2006: 18; EFILWC, 1995: 77). Aliás, a expressão porta a porta inerente ao automóvel expressa a elevada aspiração de se ser proprietário de um automóvel, fazendo com que as pessoas não tenham um espaço de mediação entre a vida individual e a vida em comunidade que os espaços públicos oferecem (EFILWC, 1995: xv). O automóvel constitui assim, um símbolo social, cultural e um bem que carrega emoções para muitos na sociedade (Dunn Jr., 1998: 1). A cultura consumista transformou o automóvel num acessório da imagem pessoal mais do que numa necessidade para uma deslocação (Pinto, 2006: 18).

Aliás, a indústria automóvel a seu tempo (antes da indústria aeroespacial e electrónica) liderou o sector industrial, assegurou o emprego e a penetração nos mercados externos. Praticamente, todos os governos, em todo o lado, secundados pelas respectivas comunidades, favoreceram políticas que permitiam as massas adquirirem o seu próprio automóvel (EFILWC, 1995: 30).

As companhias de automóveis criaram assim, mesmo nos PVD, o pensamento de que possuir um automóvel pessoal representa um estatuto social. Em muitos países, com destaque para os EUA, nos meados do Sec. XX, estas companhias, desenvolveram *lobbies* ao nível das instituições governamentais, de forma a destruir qualquer sistema de transporte colectivo, para a construção de grandes auto-estradas e novas infra-estruturas para a auto-acomodação (isto foi notável na Califórnia, Los Angeles³⁷ e San Francisco). Em San Francisco, um sistema de ferro que existia na *San Francisco Bay Área* foi eliminado para ser re-implementado 20 anos mais tarde, por uma nova e cara *Bay Área Rapid Transit System (BART)* que não cobre totalmente a zona e muito cara na sua utilização (Rubim e Leitão, 2013: 57; Mander e Retallack, 2002: 166). Em muitas regiões do globo, “o uso do automóvel inviabilizou a projeção de sistemas de transportes públicos que satisfizessem as necessidades da maioria” (Rubim e Leitão, 2013: 57). O modelo do actual sistema de transporte rodoviário, está cada vez mais a favor do automóvel privado (Pinto, 2006: 18; EFILWC, 1995: 33).

Assim, o transporte colectivo, particularmente o rodoviário, apesar de ser uma opção de baixo custo, em muitos países, continua num contexto de desvantagem, devido, como

³⁷ A região centro de Los Angeles é conhecida como a cidade do automóvel – “*car-full city*”. Com cerca de 15 milhões de habitantes, dispõe cerca de 9 milhões de veículos (Cameron, 1997: 54; EFILWC, 1995: 33).

anteriormente se referiu, não só às limitações financeiras dos poderes públicos, pelo facto do serviço também responder a objectivos político-sociais (Allport, 1998: 33; Barbieux, 1998: 22; Castro, 1980: 36), mas também devido a outros factores necessários do lado da oferta de transporte, nomeadamente, a qualidade das infra-estruturas e a debilidades das instituições de regulação e controlo (Viegas, 2004).

Refira-se entretanto que esta situação, também se deve ao facto de nalguns contextos, particularmente nos PVD, as administrações públicas continuarem a gerir o transporte colectivo como se o sistema de transportes não tivesse conhecido uma evolução, com o aparecimento de novos tipos de veículos, não oferecendo novas atitudes através de uma permanente actualização da tecnologia, para além de recursos humanos com formação na área, com os *skills* que as tecnologias exigem, criando ou originando problemas no que se refere a sua sustentabilidade (Venter; Britz e Homes, 1998: 76-77).

O mercado da investigação está cada vez mais empenhado na produção de modelos de automóveis individuais que oferecem cada vez mais elevados níveis de performance, ao mesmo tempo, a preços cada vez mais acessíveis, enquanto os veículos de transporte colectivo, devido, principalmente, a limitada capacidade financeira dos países, assim como outros factores políticos e sociais, não se apropriam da mesma maneira, criando na mente das pessoas a percepção de que se trata de um sector em decadência. O transporte colectivo é encarado assim como uma alternativa inferior (Shaw, 1998: 101). Assim, devido os factores referenciados, a transferência de tecnologias para o transporte colectivo é lenta (EFILWC, 1995: 32) e os autocarros, principalmente nos PVD, não correspondem a um *standard* internacional que identifique um sistema de transporte colectivo de qualidade, as vezes, com autocarros sem portas e janelas, ausência de aparelhos de ar condicionado entre outros aspectos (Sint-Laurent, 1998: 46).

É por essa razão que alguns autores, como são os casos de Venter, Britz e Homes (1998: 69) reconhecendo que a alta tecnologia não se observa nos transportes colectivos, particularmente em muitos PVD, defendam que, em parte, o mesmo se deve ao facto da maioria dos seus utilizadores serem provenientes das camadas mais pobres e as expectativas destes em relação a melhoria da qualidade dos serviços serem muito limitadas, para além de não estarem em condições de pagar mais para a aplicação de tais tecnologias, associado ao facto de muitos operadores dependerem de subsídios governamentais para a sua sobrevivência, deixando os poderes públicos num permanente dilema: investir nos moldes tecnológicos e conforto dos PD, com as tarifas ajustadas à realidade local, o que teria como efeito a manutenção ou redução da abrangência dos serviços servindo menos gente, ou a

extensão dos serviços, servindo muito mais gente em condições menos sofisticadas (Viegas, 2004). Todas estas circunstâncias fazem com que o mercado de transporte colectivo não seja muito rentável a não ser que se produzam determinadas condições como é a da intervenção do Estado (Castro, 1980: 74).

Aliás, Castro (1980: 79-80), observando o facto do transporte colectivo ser diferente do transporte de mercadorias³⁸, chama a atenção que no primeiro quem sofre com o tempo de transporte é o próprio passageiro, que custeia a sua deslocação sem reduzir a sua jornada de trabalho que é fixa. No transporte de mercadorias, o tempo é considerado como período de trabalho e remunerado de igual forma. Neste sentido, devido as limitações financeiras dos poderes públicos por um lado e, por outro, a preocupação de permitir uma maior abrangência do transporte colectivo, não se observa uma rápida melhoria tecnológica, com efeito na qualidade deste tipo de transporte, senão tornar viável que os trabalhadores acedam a tempo aos seus lugares de trabalho. Isto é, as intervenções têm sido no sentido de providenciar o mínimo de mobilidade que possa satisfazer as necessidades das comunidades (Spence, 1998: 17).

Como consequência, o transporte colectivo tem uma péssima imagem, não consegue atrair passageiros, principalmente das classes média e alta, levando a que, apesar do seu elevado custo, significativo número de pessoas dê prioridade ao automóvel privado. Aliás, em muitos países, o transporte individual apenas é preterido a favor do colectivo por razões económicas, nomeadamente, o desgaste e o consumo de combustível, fonte de uma despesa superior ao valor do título do transporte colectivo, para além de aspectos como o *stress*, derivado dos enormes congestionamentos.

Esta situação, deve forçar os operadores de transporte colectivo a alterarem o contexto, melhorando os respectivos serviços, de forma a combater a tendência crescente da aquisição do automóvel particular, facilitada por um aumento do nível de vida dos consumidores e por um assinalável sistema de créditos.

Torna-se necessário assim, conceber um sistema de transporte colectivo que possa concorrer com o automóvel privado (EFILWC, 1995: 33), criando nele um maior interesse, melhorando a sua qualidade (Spence, 1998: 20). Aliás, a mobilidade no contexto actual não pode ser mais incrementada sem que produza mais desvantagens que vantagens. Não se pode aumentar o número de viaturas particulares sem que se construam novas estradas, num

³⁸ Castro (1980: 77) explica que, para entender o transporte de passageiros, até certo ponto é necessário analisar o transporte de mercadorias para poder compreender determinadas características do sector dos transportes.

contexto em que o espaço urbano é cada vez mais limitado e o mesmo deve ser conservado, para além de que cada nova estrada construída trará novos e negativos efeitos ambientais (EFILWC, 1995: xvi).

No contexto actual, provavelmente, toda a mobilidade pode ser melhorada apenas com a transformação completa e radical dos transportes colectivos (EFILWC, 1995: 18). Como defende Allport (1998: 33), nas grandes cidades um bom sistema de transportes colectivos, em larga medida, constitui uma questão central para uma agenda de sustentabilidade no sector em termos ambientais, sociais e económicos. Num contexto desta natureza as políticas públicas tendentes a fortalecer o papel do transporte colectivo constituem a mais séria alternativa (Sint-Laurent, 1998: 44) para além de, principalmente nos PD, a promoção do acesso aos cidadãos aos empregos e aos serviços públicos, reduzindo a mobilidade, através do favorecimento de cidades compactas e com diversidade funcional dos usos do solo, e da promoção dos modos activos (pedonal e meios não motorizados, como é o caso do uso da bicicleta), conceitos fundamentais contidos nos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (SUMP - Sustainable Urban Mobility Plans), que vêm sendo fortemente promovidos em algumas cidades da União Europeia³⁹.

Concluindo, os transportes e comunicações, foram sempre fundamentais para todo o processo de desenvolvimento (Hance, 1958: 85), assim como o foi na experiência histórica do desenvolvimento mundial do próprio sector dos transportes⁴⁰ (Todaro e Smith, 2008: 591). No entanto, para um desenvolvimento socioeconómico sustentável da humanidade, novas e inovadoras estratégias de políticas públicas para o desenvolvimento de sistemas de transportes são necessárias para a manutenção e evolução económica mundial.

1.3. – Políticas Públicas

São várias as definições do que são Políticas Públicas (Rocha, 2010: 39), pelo que “não existe uma única, nem melhor, definição sobre o que” elas sejam⁴¹ (Souza, 2006).

³⁹ Trata-se dum planeamento que e toma em consideração a integração, participação e princípios de avaliação para satisfazer as necessidades de mobilidade das pessoas no presente e no futuro, para a promoção duma melhor qualidade de vida nas cidades e seus arredores. O plano de mobilidade urbana sustentável visa criar um sistema de transportes urbanos sustentáveis, garantindo a acessibilidade de todos aos postos de trabalho e serviços; melhoria da segurança; redução da poluição, emissões de gases com efeito de estufa e o consumo de energia; aumentar a eficiência e o custo – benefício do transporte de pessoas e de mercadorias; e, reforçar a atractividade e qualidade do ambiente urbano (www.mobilityplans.eu – consulta efectuada a 30/10/2014).

⁴⁰ Embora, a influência do mesmo possa não ser absoluta (Diniz, 2006: 21 – 238).

⁴¹ Souza (2006: 25), refere que, a política pública é uma área multidisciplinar e que a teoria da mesma sintetiza teorias construídas nas áreas da sociologia, da ciência política e da economia. Segundo o mesmo autor, como área de conhecimento e debate científico tem os EUA como a sua origem, onde a ênfase foi sobre a

Aliás, Caeiro (2008: 16), chama a atenção que o significado e origem da expressão política, não é de aceitação pacífica.

Rocha (2010: 28-37), refere que para a análise do processo político assim como do processo de decisão das políticas, vários e muitos modelos, teorias e conceitos foram desenvolvidos pelos cientistas políticos, que variam entre si, embora possam ser encontrados alguns aspectos que são comuns a todos. Sublinha, entretanto, que nem todos eles têm o mesmo valor científico, defendendo que as únicas teorias consistentes sejam a da escolha múltipla e a institucionalista.

Quadro 8. - Teoria das Políticas Públicas

J. Anderson (1975)	Dye (1995)	Sabatier (1999)
<ul style="list-style-type: none"> . Teoria Sistémica; . Teoria dos Grupos; . Institucionalismo; . Racionalismo; . Incrementalismo; . <i>Mixed-Scanning</i>; 	<ul style="list-style-type: none"> . Institucionalismo; . Teoria dos Grupos; . Teoria das Elites; . Racionalismo; . Incrementalismo; . Teoria dos Jogos; . Teoria da Escolha Pública; . Teoria Sistémica; 	<ul style="list-style-type: none"> . Teoria do Processo Público; . Escolha Racional; . Teoria dos Fluxos Múltiplos; . Teoria do Equilíbrio; . Teoria da “<i>Advocacy Coalition</i>” . Teoria do Funil da Causalidade; . Teoria da Difusão
John (2006)	Howlett e Ramesh (1998)	Hill (2005)
<ul style="list-style-type: none"> . Modelo do Processo Político; . Abordagem Institucionalista; . Teoria Pluralista e de Grupos; . Perspectiva Sócio-Económica; . Teoria da Escolha Racional; 	<ul style="list-style-type: none"> . Escolha Pública; . Teoria das Classes; . Neo-Institucionalismo; . Economia do Bem-Estar; . Pluralismo; . Estatismo; 	<ul style="list-style-type: none"> . Modelos do Processo Político e do Poder; . Teoria da Escolha Pública; . Pluralismo e <i>Networks</i>; . Teoria Institucional

Fonte: Rocha, 2010: 29.

Os diferentes modelos tentam explicar e clarificar o pensamento sobre as políticas públicas, identificando aspectos fundamentais destas, ajudando “na comunicação pelo uso da

ação/produção dos governos, diferentemente da academia europeia que, até então, concentrava a sua atenção na análise sobre o Estado e suas instituições. Assim, H. Laswell (1936) introduz a expressão *policy analysis* – análise de política pública; H. Simon (1957) introduziu o conceito *policy makers*; C. Lindblom (1959; 1979) questionou a ênfase no racionalismo de Laswell e Simon; e por último D. Easton, que definiu as políticas públicas como um sistema, isto é, uma relação entre formulação, resultados e o ambiente pois, as mesmas podem receber contribuições dos partidos, da mídia e dos grupos de interesse, que influenciam seus resultados e efeitos. Estes quatro estudiosos são considerados os fundadores da área das políticas públicas.

terminologia comum”, orientam o esforço no sentido de compreendê-las, sugerem explicações para as mesmas e prevêm as suas consequências, assim como fornecem indicações do que é ou não importante (Rocha, 2010: 29).

Entretanto, havendo diferentes definições do que é política (como *polis*, como princípio, como estilo de governo ou como actividade pública) (Caeiro, 2008: 18), ressalta ao facto de se referirem as decisões políticas que são o resultado da acção comandada pela actividade dos órgãos do Estado/governo (Rocha, 2010: 26 e 39; Souza, 2006: 25 e 36) em resposta a pressões de actores exteriores, quer dentro ou não das suas fronteiras (Rocha, 2010: 39). Portanto,

o paradigma dominante apresenta o Estado como o autor das” políticas públicas: “se entendermos a administração como um conjunto de padrões formais e informais de comportamentos e processos que regem o funcionamento dos indivíduos que integram a organização estadual (sistema de remuneração, de incentivos e restrições, mecanismos de coordenação e supervisão, fluxos de informação, relações hierárquicas), temos de reconhecer que há diferenças entre a administração pública e privada (Bilhim, 2009: 119).

O governo, uma das mais importantes instituições do Estado é “produtor, por excelência, de políticas públicas” (Souza, 2006). O Governo, é visto como uma máquina para resolver problemas (Rocha, 2010: 41). Assim, a acção pública é realizada pelos serviços públicos, que são a fonte parcial do aparelho do Estado e intervém em seu nome e tem efeito sobre a organização da vida social (Fraisse; Bonetti e Gaulejac, 1987: 26); pelo que “não existem políticas públicas sem Estado e que este desempenha um papel fundamental no processo público” (Monteiro, 2003: 39). A ordem constitui uma pré-condição e ao mesmo tempo uma consequência do Governo pelo que, “não pode haver governação sem ordem e não pode haver ordem sem governação” (Santos, 2009: 130). Trata-se de uma intervenção normativa e administrativa por parte do Estado (Moreira, 1962: 141).

São os desafios na sociedade que estimulam o desenho das políticas públicas (Viegas e Dentinho, 2010: 10), levando os governos a tomarem decisões de forma a resolver os problemas/propostas apresentadas (Rocha, 2010: 39). Isto é, trata-se daquelas decisões políticas governamentais que geram *outputs* (Rocha, 2010: 26).

Portanto, as políticas públicas são os mecanismos económicos, sociais e institucionais levados a cabo pela governação, com vista, em princípio, a melhoria dos níveis de vida das populações, são

criadas e decididas depois da recolha de informação, da consideração dos prós e contras das várias alternativas e depois implementadas pelas agências e departamentos governamentais. São os líderes

do topo das organizações que estruturam o processo, de forma a prosseguir determinados objectivos, assumindo-se a separação entre política e administração e sendo esta neutra (Rocha, 2010: 22).

São várias as razões que justificam a intervenção do Estado numa economia, sendo as destacáveis as inerentes aos objectivos de eficiência, os de equidade, e os de estabilização económica (Barbosa, 1997; Musgrave e Musgrave, 1989), com o objectivo de mitigar as “tendências económica e socialmente menos desejáveis da prática de *laissez faire*” (Gerry, 2006: 13).

Neste sentido, são várias as políticas públicas que se processam também de forma diferente dentro do sistema político, podendo ser agrupadas em quatro grupos principais: i) distributivas; ii) de regulação; iii) redistributivas e, iv) constitutivas – que são as que lidam com os procedimentos, isto é, “as condições gerais sob as quais vêm sendo negociadas as políticas distributivas, redistributivas e” de regulação (Souza, 2006: 28; Frey, 2000: 222-224).

Aliás, desde que o Estado é o gestor do bem-comum, não pode ser abstencionista, por princípio, na vida económica. Pelo contrário, é intervencionista na medida em que o exige o próprio bem-comum (Moreira, 1962: 91), apesar desta intervenção continuar a suscitar controvérsias e discussões, muitas vezes levadas por paixões ideológicas, políticas e mesmo metodológicas (Caeiro, 2008: 15; Kambhampati, 2004: 4; Fraisse; Bonetti e Gaulejac, 1987: 16).

Por exemplo, para os neoliberais as acções do Estado na tentativa de regular os desequilíbrios gerados pelo desenvolvimento da acumulação capitalista (através das políticas sociais), são consideradas um dos principais entraves para esse mesmo desenvolvimento e responsáveis, em grande medida, pelas crises por que passam as sociedades (Höfling, 2001: 31).

No entanto, autores como Monteiro (2003: 147) defendem que, quanto mais longe é levada a divisão social do trabalho mais acentuada se torna a estratificação social ocorrendo um equilíbrio instável sendo o sistema chamado a fazer reajustamentos permanentes; “tudo numa aparente contradição, já que na interdependência ninguém é livre, e todos dependem de todos”. Daqui resulta que a coordenação dos direitos é feita em função daquela finalidade superior; e que o bem comum é, em primeira linha, uma ordem ou ordenação adequada da conveniência de todos (Moreira, 1968: 204).

Significa que o agravamento dos sintomas provocados pela incoerência entre as formas políticas do Estado e o modelo de desenvolvimento que se pretende, traduzido na incapacidade em implementar um projecto político e social unívoco, susceptível de gerar suficiente consensualidade entre as diferentes fracções da sociedade como um todo, induz os

responsáveis de um determinado regime a criarem respostas políticas e jurídico-administrativas funcionais para o reequilíbrio pretendido (Silva, 1998: 169).

Assim, a formulação de uma política pública, normalmente, toma a forma de lei ou de uma *agenda* a ser implementada pela administração; conferindo-lhes um enquadramento constitucional, podendo ser impostas através da força (Rocha, 2010: 26 e 39; Monteiro, 2003: 236-237), embora, também, não se resumam na criação de leis e regras, mas também o desenvolvimento de acções subsequentes destinadas a decisão formulada em lei (Rocha, 2010: 26; Souza, 2006: 36); daí que estas, também podem encerrar medidas inerentes a resolver situações de emergência (Figueiredo e Figueiredo, 1986: 109).

Em sociedades democráticas o consenso depende dos partidos políticos, isto é, “do sistema político no seu conjunto” (Monteiro, 2003: 98).

Aliás, em sociedades em que existam classes sociais, o Estado, responde, defende e é reflexo dos interesses das classes dominantes, visto que o mesmo tem sempre um conteúdo de classe e não é neutro. O Governo é a instância central fiadora da dominação (política, económica e ideológica) da classe ou classes dominantes. Seu papel consiste em manter a unidade, coesão, as condições de produção e sua reprodução (Balão (2001: 222; Fernandez, 1980: 31). O bem público está sempre ao serviço dos interesses partidários, sendo a autonomia do Estado cada vez mais reduzida (Fernandez, 1980: 40).

É por esta razão que o conceito de Políticas Públicas “está tradicionalmente associado ao conceito de Estado” (Rocha, 2010: 39), que é o conjunto de instituições permanentes que possibilitam a acção do Governo – um conjunto de programas e projectos que uma parte da sociedade propõe a toda sociedade num determinado período de tempo em que o Governo assume e desempenha as funções de Estado implementando o seu programa de governação (Höfling, 2001: 31).

Aliás, Krugman e Obstfeld (1994: 55) chamam atenção que embora se trate de políticas públicas, as mesmas, abarcam os interesses individuais dos diferentes actores o que não quer dizer que deixam de servir os objectivos governamentais ou a colectividade: às Políticas Públicas respondem as pretensões “dos cidadãos, agrupados ou não” (Rocha, 2010: 39), ainda que, aparentemente, sejam apresentadas como neutras (Fernandez, 1980: 31) daí que “as políticas mudam continuamente, embora incrementalmente⁴²”.

⁴² Ao agir de uma forma incremental, o sistema político pode agir “mantendo o *status quo*” (Souza, 2006: 33). O incrementalismo é associado “à possibilidade de mudanças, já que estas só serão possíveis de forma incremental” (Rocha, 2010: 31).

Assim, embora as políticas públicas sejam elementos das mudanças sociais, elas se transformam no decorrer destas mudanças (Fontes, 1957-58: 41), caracterizando-se por longos períodos de estabilidade, interrompidos por períodos de instabilidade que geram mudanças (Souza, 2006: 33); “é um processo sem fim, para que os perdedores num momento possam ser vencedores na fase seguinte ... o processo político prossegue uma certa racionalidade que serve a democracia, sendo característico de uma sociedade pluralista onde os vários interesses participam” (Rocha, 2010: 23).

Esta é uma das razões que levam Souza (2006: 27) a chamar a atenção que “a política pública faz a política”, isto é, “cada tipo de política pública vai encontrar diferentes formas de apoio e de rejeição e que disputas em torno de sua decisão passam por arenas diferenciadas”.

Referindo-se as razões que fazem com que alguns grupos se beneficiem e outros não na implementação de uma determinada política, Krugman e Obstfeld (1994: 55), sublinham que uma das principais, deve-se ao facto de algumas pessoas necessitarem de um tratamento diferenciado, por exemplo, por se encontrarem numa posição de pobreza relativa ou absoluta; isto é, quando se observa uma situação de *deficit Social*, que é entendido como a fracção das necessidades populacionais que não obtêm uma resposta adequada, quer seja em programas sociais, ou “de bens públicos e privados, segundo um padrão normativo desejável de bem-estar” (Guimarães e Jannuzzi, 2004: 10).

Aliás, historicamente, foram as políticas sociais que viriam a constituir, “depois da segunda guerra mundial, a área principal do estudo das Políticas Públicas” (Moreira, 1962: 34); o que significa que a sua análise está fortemente ligada ao Estado de Welfare, embora “as políticas sociais que caracterizam este modelo de Estado” sejam muito anteriores “remontando, em alguns casos, ao Séc. XIX” (Rocha, 2010: 15 e 40).

Assim, as políticas nascem “da interação dos processos complexos entre um grande número de actores” internos e externos que “são, estruturalmente, interdependentes” sendo elas possíveis numa base de cooperação, que não é espontânea, e que requer e necessita a “constituição de jogos de gestão e de redes” (Rocha, 2010: 23); o que significa que o Estado, deixou de ser controlador e centralizador, transformando-se num Estado regulador (Rocha, 2010: 25), com um estilo de políticas, denominado de “*governance*”, em que o governo é um actor, no meio dos outros, embora mais importante porque assegura a prestação de serviços e programas sociais (Rocha, 2010: 25).

Isto é, desapareceu a centralidade do Estado e as Políticas Públicas constituem um fenómeno complexo com as decisões a serem feitas por vários actores – “*Policy Networks*”. “Dilui-se o papel do Estado, substituindo-se a hierarquia por uma estrutura de rede” (Rocha,

2010: 27), na qual, o sector público é chamado a desempenhar um papel determinante, passando de um Estado clássico (*Weberiano*)⁴³ para um Estado “pós-moderno”, diferentemente do que se verificava na tradicional análise económica neoclássica (Todaro, 1997: 18).

Quadro 9. – Hipóteses Técnicas do Modelo da “*Policy Networks*”⁴⁴

Networks	<ul style="list-style-type: none"> . Os autores são mutuamente dependentes no que respeita à obtenção de objectivos; . As dependências criam relações sustentáveis entre os actores; . A sustentabilidade de interacções cria e solidifica a distribuição de recursos entre actores; . No decurso de interacções, as regras são formadas e solidificadas, regulando o comportamento do actor; . A distribuição de recursos e a formação de regras levam a um certo fecho das networks, relativamente a actores externos.
Processo Político	<ul style="list-style-type: none"> . Dentro das networks, as interacções entre os actores acerca das políticas e dos factores políticos acontecem de forma a resolver, por um lado, as tensões entre as dependências e, por outro lado, as divergências e conflitos de interesse; . Ao comportar-se deste modo, os autores partem de percepções acerca da política, dos actores e das decisões; . Os autores seleccionam estratégias específicas na base das percepções; . O processo político é complexo e não inteiramente previsível devido à variedade de actores, percepções e estratégias.
Outcomes	<ul style="list-style-type: none"> . A política é o resultado de interacções complexas entre actores que participam em jogos concretos numa dada network.
Gestão das Networks	<ul style="list-style-type: none"> . Dada a variedade de objectivos e interesses como resultado, no actual e potencial conflito acerca da distribuição de custos e benefícios, a cooperação não se revela

⁴³ “Refere-se ao modelo clássico de Estado em que existia uma separação entre Política e Administração. Os políticos tomam as decisões e os burocratas implementam-nas de forma neutra e imparcial” (Rocha, 2010: 27).

⁴⁴ Segundo Frey (2000: 221) “entende-se por um “*policy network*” as “interacções das diferentes instituições e grupos tanto do executivo, do legislativo como da sociedade na génese e na implementação de uma determinada “*policy*”.

	automática e estes não se desenvolvem sem problemas; . A acção concertada pode ser melhorada através de incentivos à cooperação, gestão de conflitos e redução dos riscos relacionados com a cooperação
--	--

Fonte: Rocha, 2010: 24.

Entretanto, as políticas públicas devem responder não só a compromissos postulados na agenda político – institucional e os dispositivos legais nacionais, mas também a compromissos ou normas assumidas a nível internacional (Guimarães e Jannuzzi, 2004: 14).

Monteiro (2003: 53) refere que, embora o direito internacional público tenha delimitado “o âmbito territorial de aplicação do direito interno onde o Estado pode exercer o seu aparelho de constrangimento sem interferências de outros estados”, com competência legal para ditar ordens, não dispensa a necessidade de submissão ou de ir ao encontro das disposições postuladas por entidades mais acima, pois, aquelas, podem emitir ou formular políticas ou leis obrigatórias para todos os que fazem parte da organização; o que demonstra que no contexto da globalização, o Estado pode não ser “a expressão de um poder político próprio e autónomo” (Monteiro, 2003: 59). A autonomia do aparelho do Estado é apenas funcional⁴⁵ (Monteiro, 2003: 74).

Daí que, a soberania tenha que defrontar-se não apenas na ordem interna mas também na ordem externa: “com outros poderes de facto. Poderes cuja legalidade será frequentemente inexistente, e que a limitarão em grau maior ou menor, a ponto de acontecer que o Poder legal não seja, entre todos os poderes internos, o mais forte” (Monteiro, 2003: 105).

Portanto, em parte, é da interacção da dinâmica dos sistemas políticos internos, face a novos desafios decorrentes dos seus ambientes domésticos e internacional, que resulta a institucionalização de princípios para regulação do funcionamento do sector público. Note-se que, a mobilidade dos principais factores de produção, nomeadamente a tecnologia e as finanças, aumentaram os focos de tensão e de incerteza na definição da estratégia global de crescimento/desenvolvimento. Esta instabilidade também tem implicações nos imperativos políticos, tanto internos como externos. Os avanços na tecnologia transformam as políticas nacionais e instituições de negócios e alteraram os objectivos da política externa dos países e o seu método de formulação e implementação (Costa, 2009: 72-73; Edoho, 1997: 100).

Assim, no contexto actual, com o domínio dos mercados internos e externos pelas multinacionais, em que “nenhuma decisão política pode ser tomada sem subordinação efectiva aos seus interesses” a soberania nacional é questionável (Monteiro, 2003: 93).

Costa (2009: 59), refere que

⁴⁵ A autonomia relativa do Estado, “faz com que o mesmo tenha um espaço próprio de actuação, embora permeável a influências externas e internas” (Souza, 2006: 27).

with a very few, and progressing diminishing cases, all contemporary economic spaces are organized to adapt themselves to an environment of increasing opening to foreign trade and capital flows, of vanishing restraints on multinational corporations activities (who envisage independent countries as an Integrated platform for their production, distribution, financing and research activities), and, basically, of retreat of public authorities of their traditional functions, namely regulation and macroeconomic stability.

Aliás, Silva (1999: 61), defende que desde a década de 1990, nota-se a perda da influência do nível político na determinação da sociedade do futuro e, em contrapartida, realça-se o crescente peso das multinacionais no processo assim como “começa a ser notório que, nas relações entre Estados, a tradicional diplomacia, enquanto nível político (quase) único de representação, vai cedendo lugar à chamada diplomacia económica”.

O que, por outro lado, significa que, os aspectos relacionados, por exemplo, com as políticas económicas possam ser contagiosos ou copiados para se conseguir um crescimento substancial, principalmente entre países vizinhos ou agrupados (o multiplicador fronteiriço – *neighbour multiplier*)⁴⁶. Isto é, a legislação interna dos países possa ser adaptada a princípios ou objectivos de organizações de carácter multilateral (Rodrigues, 2008: 50; Frey, 2000: 212), de forma a potenciar os efeitos do crescimento se os países agirem de uma forma conjunta (Easterly e Levine, 1998: 120 – 122), embora, a grande diversidade de situações, torne difícil qualquer tentativa de formulação de políticas universais, pois elas estão vocacionadas para a resolução de problemas específicos (Rodrigues, 2008: 50; Frey, 2000: 212).

Aliás, políticas comuns não significam, necessariamente, políticas uniformizadas. A *dosagem* das normas legislativas deve garantir a eficiência dos resultados face ao enquadramento geral, dentro dos níveis possíveis de fiscalização, do contexto político, da realidade económica nacional, e das particularidades físicas rurais e urbanas do país (Amaral, Louçã, Caetano, Fontinha, Ferreira e Santos, 2007: 19; Figueiredo e Figueiredo, 1986: 109).

Trata-se de uma convergência da legislação/regulamentação que permitirá outros tipos de convergências, como por exemplo, os investimentos nos serviços, assim como para a protecção e liberalização dos investidores e seus investimentos (Mattoo e Sauve, 2004: 304 e 311); embora, tal como foi referido, isso possa exigir mudanças tecnológicas, institucionais e custos legais associados as condições locais (Easterly e Levine, 1998: 135), visto que a acção do Estado e sua relevância varia de país para país (Bilhim, 2009: 121).

⁴⁶ Imitar políticas pode não ser bom se estas não maximizam o crescimento, maximizando as oportunidades de "rent-seeking" ou outros objectivos que não sejam o crescimento (Easterly e Levine, 1998: 134). Entretanto, os autores (1998: 133) chamam atenção que a teoria do contágio entre os países fronteiriços ainda não é convincente.

Por outro lado, é importante sublinhar que, grande parte dos estudos que contribuíram para o desenvolvimento teórico da vertente recente da ciência política foram “realizados em países com sistemas políticos institucionalmente estáveis” (Frey, 2000: 230), reflectindo as relações de poder existentes nesses países, podendo, no processo de crescimento/desenvolvimento “ter efeitos decisivos para o processo político e seus resultados materiais” (Frey, 2000: 232), quando referenciados em contextos diferentes.

Em resumo, as políticas públicas podem ser entendidas como as regras que conduzem os estados nas suas acções (Jones, 2008: 86). Constituem o conjunto de orientações que as autoridades (através das instituições tutelares dos diferentes sectores de actividade socioeconómica), “definem, explícita ou implicitamente”, para a actividade, “decorrendo das respectivas visões, sobre as necessidades e os problemas a que” estes sectores devem “responder e sobre as soluções organizativas a adoptar” (Cardim, 2006: 74). O Programa é a formulação da política. Ele consiste em certos objectivos ou fins, e regras acerca da forma como os tais objectivos serão alcançados (Staudt, 1991: 14; Streeten, 1981: 6).

1.3.1.1. - Avaliação das políticas públicas

A crescente intervenção do Estado na vida socioeconómica “e a necessidade de avaliação dos programas públicos criaram o objecto de análise” das políticas públicas (Rocha, 2010: 16).

Segundo Rocha (2010: 16), a caracterização das “*Policy Sciences*” como disciplina científica com objecto de análise as políticas públicas (*output governamental*), deve-se aos estudos desenvolvidos por Lasswell e Lerner em 1951⁴⁷. Na mesma obra, Rocha (2010: 18), destaca outros autores considerados clássicos nesta matéria, nomeadamente, Edward Quade (1975), *Analysis for Public Decisions*, e William Dunn (1981), que apresentam modelos semelhantes no que se refere a avaliação cujos passos se resumem em “definição do problema; previsão de alternativas; recomendação da acção política, determinação dos

⁴⁷ Lasswell, Harold D (1951) “*The Policy of Orientation*” in D. Lerner e H. Lasswell, eds. *The Policy Sciences*. Stanford, California: Stanford University Press.

outcomes das políticas e avaliação da performance, ou dos resultados de implementação das políticas”.

A avaliação pode ser feita seguindo diferentes métodos: i) avaliação de uma situação sob forma de diagnóstico, trabalhando-se sobre a procura, o contexto em que ela emerge, os diferentes actores envolvidos, a natureza dos problemas e os conflitos transversais no campo de intervenção ...; ii) avaliação sobre a adequação entre os objectivos definidos pela organização dirigente e seu funcionamento interno; iii) avaliação de um programa ou duma acção a posterior para a definição de uma nova política (Fraisse; Benetti e Gaulejac, 1987: 11).

Assim, na avaliação de políticas públicas parte-se do pressuposto segundo o qual, umas das funções indiscutíveis do Estado, é o alcance do bem estar social e económico dos respectivos cidadãos que deve encontrar expressão prática nas políticas públicas por este levadas a cabo, nas suas múltiplas e continuadas intervenções (Rocha, 2010: 15; Cardim, 2006: 74). Aliás, “conhecimentos e ideias só fazem sentido como instrumentos que levem a acção. O critério de avaliação das ciências sociais passa pela constatação do seu contributo para a melhoria da condição humana” (Cardim, 2006: 74). Assim, “a política pública envolve processos subsequentes após sua decisão e proposição, ou seja, implica também implementação, execução e avaliação” (Souza, 2006: 37).

A necessidade da avaliação não corresponde apenas a uma vontade de julgar mas também de conhecer e de compreender o que se desenvolve ao nível da acção pública. A avaliação, é um processo de determinação do desejável entre diferentes cursos da acção política (Meyer e Miller, 2001: 484).

Aliás, o sector público é confrontado com uma dupla necessidade, nomeadamente, fazer as coisas e legitimar a sua acção. Assim, a avaliação providencia a identificação da magnitude, positiva ou negativa, do objectivo determinado (Meyer e Miller, 2001: 484), correspondendo ao desejo de se adoptarem novos métodos de gestão tornando-se um dispositivo de regulação institucional (Fraisse, Benetti e Gaulejac, 1987: 16 e 65).

Portanto, a análise *crítica* de uma política tem como objectivo, apreender em que medida os objectivos para ela definidos estão a ser atingidos, os seus custos, os respectivos processos ou efeitos colaterais que provoca ou origina, previstos ou não, desejáveis e indesejáveis, perspectivando novos cursos de acção mais eficazes (Fraisse, Benetti e Gaulejac, 1987: 78; Figueiredo e Figueiredo, 1986: 108).

Como defendem alguns autores, como Figueiredo e Figueiredo (1986: 108), “avaliar é atribuir valor: é determinar se as coisas são boas ou más. A avaliação política consiste,

portanto, em atribuir valor às políticas, às suas consequências, ao aparato institucional em que elas se dão e aos próprios atos que pretendem modificar o conteúdo dessas políticas”, para que sirva de base ”para decisões políticas posteriores” (Figueiredo e Figueiredo, 1986: 108-110); visto que “a política pública é uma acção intencional, com objectivos a serem alcançados” (Souza, 2006: 36). Aliás, as políticas públicas, como “acções empreendidas pelo Estado não se implementam automaticamente, têm movimento, têm contradições e podem gerar resultados diferentes dos esperados” embora, a partida, reflectam “o efeito de interesses diferentes expressos nas relações sociais de poder” (Höfling, 2001: 35).

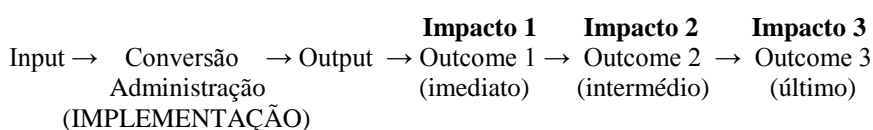
Aliás, com a ocorrência de mudanças nas sociedades, “ainda que num processo lento, que marcam os momentos históricos” as políticas públicas implementadas acabam por não dar as apropriadas respostas passando a intervir num menor grau (Monteiro, 2003: 314). É por essa razão que “quando determinado tipo de Estado se mostra inconveniente o que se verifica não é a sua eliminação, mas a substituição por outro que melhor sirva os interesses sociais” (Monteiro, 2003: 60).

Portanto, a flexibilização das políticas é condição necessária para que possam responder em tempo útil as modificações da conjuntura, daí que, devem ser questionadas de forma a apurar qual é o valor acrescentado que elas trazem no desenvolvimento socioeconómico.

Aliás, uma avaliação não terá grande interesse se a mesma apenas se contenta em constar os efeitos imediatos sem antecipar o futuro. É necessário assim interrogar-se sobre o efeitos dum programa, identificar os factores que são susceptíveis de interferir com as próprias acções e colocar as hipóteses sobre o futuro possível e construir diferentes cenários (Fraisse, Benetti e Gaulejac, 1987: 54).

Assim, ao enveredar por uma avaliação, o investigador inicia com a definição do problema, analisa as diferentes alternativas que, depois de ordena-las, avalia “as consequências de cada uma delas”, apresentando posteriormente a(s) alternativa(s) que resolve(m) o problema (Rocha, 2010: 17; Fraisse, Benetti e Gaulejac, 1987: 56).

Quadro 10. – Modelo sistémico aplicado à avaliação



Fonte: Rocha, 2010: 142

Rocha (2010: 18), sublinha que “o mais importante é conhecer o processo político e perceber a acção governamental” – um pressuposto que deriva da ciência política.

Quadro 11. – Processo das políticas públicas

1 Identificação do problema	2 Formulação de uma solução	3 Tomada de decisões	4 Aplicação da acção	5 Avaliação de resultados
<ul style="list-style-type: none"> - Definição do problema; - Agregado de interesses; - Organização de processos; - Representação e acesso face às autoridades públicas; - Procura de acção pública; - Entrada na agenda pública 	<ul style="list-style-type: none"> - Elaboração de alternativas; - Estudo de soluções; - Proposta de uma solução; 	<ul style="list-style-type: none"> - Criação de coligações; - Legitimação da política escolhida; 	<ul style="list-style-type: none"> - Execução; - Gestão e administração; - Produção efeitos; - Impacto sobre o terreno 	<ul style="list-style-type: none"> - Reacções à acção; - Juízos de valor sobre os efeitos; - Reajuste da política ou conclusão

Fonte: Caeiro, 2008: 105.

Portanto, numa avaliação, são estimados os efeitos da acção desenvolvida pelas políticas e sua implementação: “..., a avaliação é em si mesma, o controlo de resultados, numa primeira fase ... e numa segunda, como fazendo parte do processo ..., em suma, a avaliação procura medir a eficácia, mas acima de tudo deseja testar a eficácia do próprio sistema, fundamentada na congruência entre os resultados e os objectivos propostos” (Tentem, 2006: 216). Como refere Souza (2006), a análise e avaliação das políticas públicas “implicam responder às seguintes questões: quem ganha o quê, por quê e que diferença faz”, pois, a noção de sucesso ou fracasso de uma política depende, para além das causas que levam o investigador a fazer tal avaliação, dos seus propósitos visto que as decisões governamentais, regra geral, encerram dois aspectos: i) “gerar um produto físico, tangível e mensurável; e”, ii) “gerar um impacto, que, tanto pode ser físico, tangível e mensurável, quanto subjectivo, alterando atitudes, comportamentos e/ou opiniões” (Figueiredo e Figueiredo, 1986: 109).

Entretanto, está-se ciente que, qualquer avaliação de políticas públicas que se pretenda fazer, deve ter em conta que o seu efeito está contextualizado ao país ou região em referência assim como na evolução das suas actividades e trocas comerciais, quer internas quer com o exterior, exigindo-se assim, um campo mais alargado de análise e não apenas a avaliação de políticas públicas em si (Bauchet, 1991: 12). Com efeito, a avaliação deve considerar um conjunto de factores envolventes pois, exige que se proceda a observação da adequação das políticas ao contexto local, isto é, dos aparelhos orgânicos que as devem concretizar, que observam a lógicas específicas e que colocam em jogo as concepções particulares do seu funcionamento (Fraisse e Gaulejac, 1997: 27).

A análise e avaliação da política pública, para além da explanação das “leis e princípios próprios das políticas específicas” deve ter como objecto, não apenas o conhecimento sobre os planos, programas e projectos desenvolvidos e implementados por estas ou no âmbito destas, mas também prestar atenção que a “abordagem da *policy analysis* pretende analisar a inter-relação entre as instituições políticas, o processo político e os conteúdos de política com o arcaboço dos questionamentos tradicionais da ciência política” (Frey, 2000: 214).

A noção de que a avaliação terá por objectivo a verificação das respostas das políticas, se as mesmas são ou não satisfatórias, pode estar limitada pelo facto da mesma não se interrogar sobre seus significados implícitos e sobre as dimensões que ela cobre. Convém assim pesquisar os elementos do programa que lhe estão ligados, e aqueles que são fonte objectiva de uma rejeição ou provocam a indiferença (Fraisie, Benetti e Gaulejac, 1987: 22), tanto mais que a avaliação de um projecto específico é diferente da avaliação de determinada política. A avaliação ajuda a determinar a sustentabilidade das alternativas propostas (Meyer e Miller, 2001: 484).

Por exemplo, a avaliação do empenho e políticas no sector dos transportes colectivos não se pode resumir apenas à quantidade de viaturas e lugares disponíveis, mas deve também, considerar um conjunto de factores envolventes, quer internos quer externos.

Aliás, Meyer e Miller (2001: 484), por exemplo, referem que os estudos da função da avaliação no sector dos transportes datam dos anos 1950 e inícios de 1960, e que inicialmente estavam apenas preocupados em termos de estimativas quantitativas, no que referia aos impactos dos projectos em termos de custo - benefício. Apenas nos finais dos anos 1960, os planeadores dos transportes aumentaram o seu interesse sobre as consequências dos investimentos nos transportes, observando que não era fácil medi-los apenas em termos monetários, em parte, devido aspectos como as obrigações legais, a qualidade do ar, coesão comunitária, consumo energético, distribuição equitativa dos recursos, e o desenvolvimento económico, que passaram a ser incorporados no processo de avaliação. Com esta mudança no foco da avaliação, a questão “*which alternative maximizes the monetary benefits returned for the costs incurred?*” passou a ser importante no processo de avaliação.

A avaliação passou assim a incluir questões relativas a efectividade, eficiência, a equidade, e a viabilidade da implementação (Meyer e Miller, 2001: 484; Altshuler; Womack e Pucher, 1979: xi). O ímpeto original da explosão desta acção foi a pressão e procura popular e dos média por uma acção pública direccionada ao bem-estar, saúde, segurança e problemas ambientais (Button, 2003: xiii; Altshuler; Nijkamp e Blass, 1994: 3; Womack e Pucher, 1979: xi), visto que as política dos transportes não requerem apenas soluções de engenharia,

devendo ser definidas e implementadas com base num determinado contexto, actual e futuro, constituindo assim uma questão fortemente orientada à ciência social (Nijkamp e Blass, 1994: 4). Tanto mais que a evolução da mobilidade, claramente não é apenas tecnológica, ligada ao fenómeno da condução, mas também é o resultado de rápidas mudanças nas vidas comunitárias ou individuais, pensamento e trabalho. O bem-estar social gera um complexo de contactos materiais e imateriais que requerem interacção física numa escala imprecedentede (Nijkamp e Blass, 1994: 4).

É por essa razão que vários autores (Rocha, 2010; Fraisse, Benetti e Gaulejac, 1987; Figueiredo e Figueiredo, 1986; Hoyos, 1968), chamam a atenção para o facto de uma avaliação de políticas públicas exigir a utilização ou combinação de critérios.

Assim,

avalia-se, mede-se, segundo critérios “objectivos” estabelecidos, que pretendem corrigir qualquer interpretação subjectiva e evitar prejuízos que esta pode gerar”; “a identificação dos termos de medição e avaliação nasce com o método experimental. Para este, avaliar significa medir os resultados, utilizando um instrumento de mensuração aferido que produza informação susceptível de ser comparada com tabelas normalizadas (Tentem, 2006: 211).

A avaliação, encerra assim as mesmas componentes de diagnóstico, como os quantitativos, qualitativos, financeiros, entre outros critérios (Fraisse, Benetti e Gaulejac, 1987: 24).

A utilização ou combinação de critérios, torna a avaliação o menos subjectiva possível pois, para garantir a sua validade, é necessário que o avaliador não se envolva de uma forma directa dentro da mesma para permitir que ele se interrogue efectivamente sobre a sua pertinência (Fraisse, Benetti e Gaulejac, 1987: 47), para além do facto de, em algumas circunstâncias, correr-se o risco dos destinatários (actores e clientes de um determinado sector) exagerarem nas respectivas exigências “de forma a obterem melhores serviços, pelo que a avaliação tem que ser integrada, pela avaliação das necessidades dos clientes, não apenas pelos seus gostos e expectativas”. As políticas são “avaliadas tendo em conta os actores que têm interesses ou são afectados por determinada intervenção. A avaliação pelos “*stakeholders*” possibilita a obtenção de consenso e a legitimidade das decisões políticas” (Rocha, 2010: 144), assim como para evitar que a utilização de um único critério, possa induzir a que se chegue a conclusão de que todos os actores se comportam de uma única forma (Hoyos, 1968: 62). Por outro lado, não se pode perder de vista que um indicador é uma representação aproximada e parcial de um fenómeno em que a variação depende ou esta de acordo com a metodologia de construção (Fraisse, Benetti e Gaulejac, 1987: 59).

Rocha, (2010: 142 – 143) refere a existência de vários modelos e respectivos critérios de avaliação, destacando os que se seguem:

Quadro 10. – Critérios de avaliação das políticas públicas

I. Critérios substantivos

1. Com base nos objectivos prosseguidos;
2. Com base em objectivos laterais;
3. Critérios dos clientes;
4. Critérios dos *stakeholders*;
5. Critérios profissionais.

II. Critérios económicos

1. Economia (com base apenas nos custos);
2. Produtividade;
3. Eficiência: custo – eficácia; custo – benefício.

III. Critérios baseados no processo

1. Legalidade;
2. Equidade;
3. Publicidade;
4. Representatividade;
5. Participação;
6. Democracia.

Fonte: Rocha, 2010: 143.

Para além dos critérios acima expostos, Rocha (2010: 146 – 150), faz referência da existência de outros modelos de avaliação de políticas públicas, destacando:

- i) Análise de custo - benefício;
- ii) Avaliação de projectos públicos;
- iii) Avaliação da legislação;
- iv) Avaliação institucional das políticas: referência aos Tribunais de contas.

Explicando os principais critérios, Rocha (2010: 143) refere que a forma clássica de proceder uma avaliação com base nos critérios substantivos, “consiste em comparar os objectivos conseguidos com os objectivos previstos”. Entretanto, sublinha o autor que uma das fraquezas da utilização deste modelo de avaliação é o facto do mesmo não ter em conta que as políticas também encerram ou podem transportar resultados laterais; isto é, alguns efeitos são positivos enquanto que outros são negativos.

A avaliação com base neste critério pode ser feita com base na satisfação das necessidades, desejos e expectativas dos clientes, nomeadamente, na gestão da qualidade: os clientes são questionados acerca do grau de satisfação do resultado de uma determinada política (Rocha, 2010: 144).

No critério económico “o critério da produtividade é o ratio output/custos. Finalmente, o critério da eficiência é o ratio custo/eficácia ou o custo/benefício” (Rocha, 2010: 144). A

eficácia, neste sentido, e a única medida que captura o mais possível todos os benefícios associados a política (Meyer e Miller, 2001: 505).

Todavia, este critério encerra também a desvantagem de não poder tomar em linha de conta considerações mais qualitativas, de natureza política, social e mesmo ambiental (Meyer e Miller, 2001: 505). A aceitabilidade sócio cultural das políticas, os contextos políticos nacionais e os efeitos de outras políticas, devem ser considerados nos processos de avaliação das políticas a implementar, para além de possível ausência de dados estatísticos, poder prejudicar uma avaliação exclusivamente realizada com base nos custos benefícios (Pinto, 2006: 17).

Aliás, Frey (2000: 215 e 217), chama a atenção pelo facto dos instrumentos analíticos – conceptual da “*policy analysis*” terem sido elaborados “nos países industrializados e, portanto” ajustados às respectivas particularidades, com democracias mais consolidadas, pelo que as especificidades dos PVD não podem ser vistas como questões específicas de “*policy*” (conteúdos das políticas), “*politics*” (para os processos políticos) e “*polity*” (instituições políticas – sistema jurídico, e à estrutura institucional do sistema político-administrativo), necessitando de uma adaptação, “do conjunto de instrumentos da análise de políticas públicas às condições peculiares das sociedades em desenvolvimento”; embora seja importante referir que estas dimensões estão ou encontram-se bastante entrelaçadas e se influenciam mutuamente; para além de que os factores condicionantes e prioridades para a implementação das políticas públicas estão sujeitos a alterações com o decorrer do tempo (Frey, 2000: 220).

No critério com base no processo, que é usado na presente avaliação, centra-se na análise de aspectos relacionados com a “legalidade, equidade, valores democráticos, legitimidade e formalidade da decisão”, sendo que a mesma pode ser levada a cabo por elementos internos ou externos a instituição (Rocha, 2010: 144).

Este critério toma em consideração que a avaliação é dinâmica se a mesma se integra na organização como um processo activo, permitindo os agentes a compreender e analisar o que eles estão a produzir a fim de adaptarem os funcionamentos de suas organizações as missões que lhes foram confiadas (Fraisse; Benetti e Gaulejac, 1987: 19-20).

No entanto, autores como Figueiredo e Figueiredo (1986: 110), chamam atenção que é difícil comprovar que as políticas adoptadas são sempre as mais pertinentes para cada época, porque se deve ter como base a análise as condições iniciais a que se associa a definição de um objectivo claro com as metas a atingir. Aliás, produtos de políticas não revelam necessariamente em que medida os objectivos desejados foram ou não atingidos, ou seja, não revelam os impactos de tais produtos nas condições de vida da população. Nesse sentido, o

impacto de uma política é uma medida do desempenho da acção pública, ou seja, uma medida em que a política atingiu ou não os seus objectivos ou propósitos.

Capítulo 2. Breve Caracterização das Políticas Públicas e do Sistema de Transporte em Moçambique antes de 1975 e o seu impacto no desenvolvimento Socioeconómico

2.1. – Introdução

O presente capítulo faz uma caracterização do sistema de transportes na Província Ultramarina de Moçambique, sua importância, assim como os factores que influenciaram a sua estrutura e desenvolvimento. Para uma melhor compreensão, o mesmo apresenta uma leitura que permite uma análise sectorial, isto é, dos diferentes modos de transporte e sua importância, terminando com a apresentação da respectiva conclusão parcial em relação aos aspectos enunciados

2.2. – O sistema de transportes antes de 1975 e sua importância no desenvolvimento socioeconómico de Moçambique.

A estruturação do sistema de transportes em Moçambique é obviamente o resultado do processo histórico da integração do território no mercado mundial. Neste sentido, a colonização europeia na África Austral condicionou a composição e redistribuição da rede e infra-estrutura de transporte, de acordo com a importância e a necessidade que cada meio de transporte oferecia. Aliás, o desenvolvimento capitalista nas colónias foi condicionado pelas necessidades de acumulação dos impérios, e, por isso, as forças produtivas foram desenvolvidas apenas para satisfazer essa necessidade (Wuyts, 1978: 43).

Quando os portugueses se estabeleceram em Moçambique no Século XVI, a região era considerada estratégica na rota marítima para a Índia. Numa primeira fase, a sua presença limitou-se a sua faixa litoral, tendo criado fortalezas em Sofala, Ilha de Moçambique⁴⁸, Inhambane, Quelimane e Sena, que funcionavam como centros de abastecimento à navegação na sua passagem para a Índia, com a excepção da fortaleza de Tete que foi edificada no interior (Mosca, 2005: 27).

Aliás, a evolução e concentração dos centros urbanos no litoral moçambicano, caracteriza, de forma sumária, a importância que o mar teve na sua constituição, assim como a dinâmica económica e social da época, com uma nítida tendência da população se concentrar no litoral onde se desenvolveram os pólos de desenvolvimento, definidos, em regra, nas zonas dos portos ou nas comunicações internas com ligações com o *hinterland*⁴⁹ (AIM, 1969: 2), para além da própria constituição geológica do território por ser no seu litoral onde “se encontram rios e riachos com água corrente ou extensas lagoas de água doce” (d’Andrade, 1910: 131). Esta concentração pressupunha a existência de vastas regiões despovoadas no seu interior.

Segundo Mosca (2005: 27), a exploração do interior de Moçambique pelos portugueses foi muito lenta, tendo-se limitado quase sempre ao reino do Monomotapa, tendo em vista a procura de ouro, marfim, cobre e o comércio dos escravos.

A este respeito, Araújo (2005: 211), refere que, por exemplo, a penetração portuguesa no interior de Nampula data de 1896, com o objectivo de ocupar e colonizar os reinos locais: “a 7 de Fevereiro de 1907, uma expedição da armada portuguesa acampou na senzala do régulo Uampula (Nampula), tendo aqui construído um posto militar. Em Dezembro de 1919,

⁴⁸ Primeira capital da Província Ultramarina de Moçambique.

⁴⁹ Historicamente, as vias aquáticas/marítimas constituíram uma das condições essenciais a criação de cidades novas ou para a expansão daquelas que já existiam (OCDE, 1977: 9).

foi criada, no comando militar da Macuana, na então localidade de Nampula, “a primeira delegação da fazenda com o objectivo de recolher os impostos (mucossa) que já haviam sido lançados no período de 1907-1913”⁵⁰ (Araújo, 2005: 11).



(1) Divisão Adimnistrativa de Moçambique



(2) Mapa da província de Nampula com localização da cidade do mesmo nome

Assim, dada a dificuldade da expansão portuguesa para o interior do território, no século XVII, com o objectivo não só de controlar o mesmo, mas também o comércio, a coroa portuguesa, estabeleceu um regime de concessão de terras, denominado prazos, tendo adquirido grande importância na região do Zambeze⁵¹, que sobreviveram até ao século XX

⁵⁰ Nampula localiza-se no norte de Moçambique, não fazendo fronteira com nenhum dos países vizinhos, tendo a norte a província de Cabo Delgado, Província da Zambézia a sul, o Oceano Índico a este e a Província do Niassa a sudoeste. A sua cidade capital, Nampula “foi implantada num planalto, para servir de centro militar colonial para todo norte de Moçambique” (Araújo, 2005: 210). Aliás, durante a guerra de libertação (1964–1975), “Nampula funcionou como o centro nevrálgico de todas operações militares do exército português, tendo ..., criado grandes infra-estruturas militares” (Araújo, 2005: 212).

⁵¹ Os prazos eram grandes extensões de terra concedidos com o objectivo de “povoamento” por portugueses de origem europeia (Mosca, 2005: 26; Leite, 1989: 18).

(1930), ano em que foram integrados na administração colonial portuguesa, com o advento do Estado Novo (Leite, 1989: 55).

Neste sentido, em 28 de Março de 1877, foi publicada uma Carta Lei que autorizava o governo a despender as somas que entendesse necessárias para o transporte e estabelecimento agrícola de indivíduos que para as possessões ultramarinas quisessem seguir (Gaspar, 1961: 20). A 16 de Novembro do mesmo ano, foi publicado um outro regulamento de maior amplitude que visava, genericamente, a colonização agrícola das colónias através de indivíduos idos de Portugal (Gaspar, 1961: 20).

Entretanto, o regime de concessões de terras não se limitou apenas aos prazos, tendo posteriormente sido extensivo a companhias e capital externo.

Tal como os prazos, a sua criação tinha como objectivo salvaguardar os interesses da soberania portuguesa, que estavam a ser postos em causa pela influência dos ingleses na região, representados pela *British South African Company (BSAC)*, detida por Cecil Rhodes, que almejava uma ligação por via-férrea entre o Cabo e o Cairo, para além da ex – República do Transvaal, formada pelos *boers* sul-africanos na sua migração para o norte que, na sua tentativa de se separarem da RAS almejavam tomar a região de Lourenço Marques.

Galvão (1950-1953: 58), faz referência ao conflito de 1890-1891 com a Inglaterra, que levou o problema colonial português a sua fase aguda. Aliás, apenas um tratado de amizade, comércio e fixação de fronteiras entre a RAS e Portugal, fez com que aquele país reconhecesse Lourenço Marques como parte integrante da colónia portuguesa de Moçambique⁵²: “o tratado de limites com a Inglaterra (1891) esfarrapa-nos o mapa cor-de-rosa, mutila-nos o Oeste de Moçambique e força a Metrópole a activar as suas campanhas militares de ocupação e domínio efectivo no sul e no norte de Moçambique (1894-1896)”.

Assim, a fim de se abreviar a ocupação administrativa foram criadas as companhias que, “evitaram mais graves preocupações financeiras a Metrópole, assoberbada pela gravíssima crise financeira que era quase a bancarrota”⁵³ Galvão (1950-1953: 58).

Entre as mais importantes, contam-se a Companhia de Moçambique (1888), a Companhia do Niassa (1893), a Companhia da Zambézia (1892-1910), e outras de menor dimensão como são os casos das companhias do Boror, Luabo, Madal, *Sena Sugar States* e a

⁵² As pretensões inglesas sobre Bolama, na Guiné, e Lourenço Marques, em Moçambique, foram tratadas de uma forma diplomática, sujeitas a arbitragem, decididas a favor de Portugal, pelos Presidentes Grant, dos EUA (1870) e pelo Presidente Mac Mahon, da França (1875) (Galvão, 1950-1953: 57).

⁵³ Esta constitui uma das razões que levam Neto (1961: 91) a defender que em termos práticos, a Conferência de Berlim obrigou a ocupação efectiva de Angola e Moçambique por parte de Portugal. Aliás, a ocupação ou conquista total do território apenas observou-se nos finais da Primeira Guerra Mundial, quando uma revolta generalizada no distrito da Zambézia foi terminada em finais de 1918 (Minter, 1998: 15).

Empresa Agrícola do Lugela, todas, localizadas no distrito da Zambézia (Mosca, 2005: 32; Abrahamsson e Nilsson, 1994: 23; Leite, 1990; Leite, 1989).

Assim, a forma de organização do modelo colonial português, fez com que Moçambique fosse administrado por grandes companhias, chamadas magestáticas ou soberanas, a quem o Estado português concedeu vastos territórios (Mosca, 2005: 32). Até à década de 1930, a exploração económica era dominada, particularmente no centro e norte do país, por estas companhias que, diferentemente dos prazos, estabeleciam a sua própria administração nos territórios consessionados através de acordos assinados com o governo português, enquanto no sul, a principal actividade era o recrutamento de mão-de-obra para as minas e plantações na RAS e na Rodésia do Sul (Leite, 1990; Leite, 1989).



(3) Localização das principais companhias em Moçambique 1910

As companhias, sobretudo a de Moçambique⁵⁴ e a do Niassa⁵⁵, funcionavam como se estados se tratassem dentro do território ultramarino pois, tinham a seu cargo a gestão do território.

Por exemplo, a Companhia de Moçambique, “sob a fiscalização do Governo, por um intendente, residente na Beira, capital do território” (Galvão e Selvagem, 1953: 68), tinha como obrigações, de entre outras, sustentar missões educativas através do estabelecimento de

⁵⁴ Que tinha capitais alemães, ingleses e sul-africanos. Entre os seus negócios mais lucrativos estava a exportação de mão-de-obra forçada para as plantações e minas da RAS, Rodésia e São Tomé e Príncipe.

⁵⁵ Formada nos mesmos moldes da Companhia de Moçambique, estabeleceu a sede administrativa em Porto Amélia, com governador, autoridades civis, militar e funcionários próprios.

escolas de instrução primária e de artes e ofícios, organizar forças policiais de terra e mar, estabelecer no seu território 1000 famílias de colonos portugueses, controlo e exploração da mão-de-obra e a cobrança de impostos, construção de um caminho-de-ferro e um telegrafo marginal que ligasse à cidade da Beira a fronteira com a Rodésia ; construção de um telegrafo da Beira à Zambézia, para além de outras vias de comunicação (Mosca, 2005; Abrahamsson e Nilsson, 1994: 23). Apenas a acção da justiça ficava independente do governo da companhia (Galvão e Selvagem, 1953: 68).

As importações e exportações destas companhias, faziam-se, na sua maioria, com territórios fora do império português. Possuíam uma Pauta Aduaneira totalmente diferente daquela que vigorava nos territórios sob a administração do Estado colonial português, donde resultavam inconvenientes de carácter económico para o Estado português⁵⁶ (ETACI, 1939 – 1945: 19).

Aliás, no caso da Companhia de Moçambique, os territórios portugueses constituíam bons clientes na exportação, mas era do estrangeiro que se faziam 80% das compras (ETACI, 1939 – 1945: 19).

Neste sentido, a chave essencial para uma compreensão do sistema de transportes de Moçambique reside na constatação de que a colónia nunca foi exclusivamente desenvolvida no sentido de satisfazer as necessidades de acumulação de capital por Portugal (Wuyts, 1978: 7; Castro, 1978: 43). A falta de recursos financeiros por parte da Metrópole e a sua dependência política face as grandes potencias europeias, particularmente a Inglaterra, “conduziu a uma situação tal que, para manter o território, tinha que arrendar ao capital estrangeiro. ... A burguesia portuguesa era muito fraca para adaptar as forcas produtivas da colónia às suas próprias necessidades” (Wuyts, 1978: 7-8). Aliás, em Moçambique, o mercado interno não floresceu como consequência do desenvolvimento de uma burguesia nacional portuguesa em crescimento, mas com base à expansão de burguesias já firmemente consolidadas dos países capitalistas desenvolvidos (Marc, 1978: 43-44; Castro, 1978: 43). O capital estrangeiro tomou esse papel e isto levou ao desenvolvimento de uma economia controlada pelo mesmo que, em primeiro lugar, deu prioridade os seus próprios interesses (Wuyts, 1978: 7).

Assim, a penetração do capital estrangeiro nos sectores de produção agrícola para exportação, constituiu a base para a implementação dos primórdios de um sistema de

⁵⁶ Por exemplo, estas companhias importavam mercadorias a baixo preço, que depois faziam uma concorrência as de origem do império, inundando o mercado. Apesar de serem obrigadas ao pagamento da diferença de direitos entre os dois territórios, o contrabando fazia-se em grande escala (ETACI, 1939 – 1945: 19).

transportes no território, quer para a mobilidade/acessibilidade interna quer para com o exterior.

Aliás, a *BSAC*, dominada pela família Oppenheimer (Castro, 1978: 49), principal accionista da Companhia de Moçambique, que detinha participações no capital da Companhia do Porto da Beira (*Port of Beira Development Company*), foi quem vendeu ao Estado Português, o Caminho-de-Ferro da Beira por sete milhões de libras (Castro, 1980: 51, 66-67). A *Trans-Zambeziam Railway Company*, proprietária do caminho-de-ferro que entroncava no da Beira à Niassalândia, era também proprietária de capitais estrangeiros⁵⁷ (Castro, 1980: 52).

Refira-se que a *BSAC*, controlava as principais actividades comerciais na colónia, principalmente, nos distritos de Manica e Sofala, por intermédio de numerosas sociedades filiais, donde se destacavam: i) Companhia Carbonífera de Moçambique que explorava jazigos de carvão em Moatize, participando no seu Conselho de Administração com outros grupos financeiros estrangeiros; ii) Companhia Nacional Algodoeira que controlava as zonas de culturas obrigatórias de algodão; iii) o Entreposto Comercial de Moçambique, com metade do capital; iv) a Moçambique Comercial; v) a Companhia de Amiantos de Manica; vi) a Companhia das Aguas da Beira; vii) o Beira Palácio Hotel; viii) a Sociedade de Turismo de Moçambique; ix) o Rádio Clube Moçambique; x) o Jornal Beira News; e xi) a Sociedade Agrícola de Chimoio Manica⁵⁸ (Castro, 1978: 51).

Segundo Hance (1958: 100) e Moreira (1956: 62), o problema do caminho-de-ferro sempre preocupou os ingleses na região, pelo que a “6 de Novembro de 1874, no Consulado de Portugal em Londres, foi assinado um contrato entre o Governo Português e Pigot Moodie, cidadão da Republica Sul-Africana para a construção de uma linha férrea entre Lourenço Marques e a fronteira do Transvaal”. No artigo 15 deste tratado

ficou estipulado a concessão gratuita dos terrenos necessários para a construção de estações ou armazéns a companhia ou empresa que se constituísse para fazer o transporte de mercadorias pelas estradas ordinárias, entre o porto de Lourenço Marques ao Transvaal (Moreira, 1956: 63). Segundo o mesmo autor, este contrato, assinado com Pigot Moodie, foi alterado a 1 de Abril de 1876, tendo-lhe sido concedida a garantia de juro de 7.000\$000 Reis por km de via construída,

⁵⁷ O mesmo se observou em Angola, onde a construção das principais vias-férreas foi confiada a capitais e companhias estrangeiras. Por exemplo, a via de Benguela foi concedida ao Sir Robert Williams em 1902. O seu capital social era de 600.000 contos, repartidos por 3.000.000 de acções, das quais 2.693.500 pertenciam a *Tanganika Concessions, Ltd*, e 300.000 ao Estado português (Castro, 1978: 49).

⁵⁸ Embora o Estado tivesse acções em algumas sociedades, através dos serviços públicos financeiros de Moçambique, mas sempre numa posição de minoria, (Castro, 1978: 308).

que conduziu a que a 30 de Maio de 1879, Portugal e a Grã-Bretanha assinassem o Tratado final para a construção de referida linha, seguido de um Protocolo adicional de 31 de Outubro e 31 de Dezembro de 1880.

É ainda a preocupação inglesa pelo caminho-de-ferro na região que leva a construção, pela Companhia de Moçambique, da linha-férrea da Beira entre 1893-1896, tendo ligado a Salisbúria em 1899 (Hance, 1958: 113).

Assim, a relação colonial na região, determinou a abertura dos corredores de transporte necessários a ligação entre o interior e a costa do Índico, com a função exclusiva de servir o trânsito de mercadorias dos protectorados ingleses da Niassalândia, Rodésia do Norte, Rodésia do Sul e do Transvaal, levando a constituição nas últimas décadas do século XIX, os principais portos e caminhos-de-ferro de Moçambique: Beira no centro, constituído pelas linhas de Sena de Machipanda⁵⁹, Lourenço Marques no sul⁶⁰ e Nacala no norte⁶¹ (Castro, 1978: 264); embora também tenham sido construídos alguns troços secundários, virados ao mercado interno, isto é, sem qualquer ligação com os países vizinhos, como são os casos i) da linha – férrea Xai-Xai – Manjacaze (140 km); ii) Inhambane – Inharrime e o ramal de Muramba, totalizando 98,6 km (CAPCFT: 1963: VIII – XII; d’Andrade, 1910: 131); a linha Quelimane – Mocuba, construída em 1922 (Hance, 1958: 114), entre outras.

Convém no entanto sublinhar que, mesmo estas vias-férreas secundárias, também vão da costa marítima para o interior, procurando essencialmente o escoamento da produção para a exportação (Castro, 1978: 625). Aliás, até 1959, toda a actividade económica de Moçambique, exceptuando os Serviços de Portos Caminhos-de-Ferro e Transportes (SPCFT), estava apoiada na exploração agrícola, sendo mínima a actividade industrial (Castro, 1978: 278).

Galvão e Selvagem (1953: 213), referem que “em nenhuma outra Província Ultramarina Portuguesa, a ânsia dos caminhos-de-ferro foi mais contínua e intensa” como em Moçambique. Observam, no entanto, que essa ânsia nem sempre foi bem planificada ou

⁵⁹ É constituído pelo complexo ferroviário que estabelece a ligação entre o porto da Beira e o Zimbabwe, numa extensão de 280 km. Este porto e o caminho-de-ferro que o contempla, actualmente, para além do Zimbabwe serve também para o trânsito das importações e exportações do Botswana, do Malawi, da Zâmbia e da República Democrática do Congo.

⁶⁰ A partir do Porto de Lourenço Marques e que serve a RAS, Suazilândia e a Rodésia do Sul. Fazem parte deste complexo ferro-portuário três linhas-férreas, nomeadamente a de Goba, Limpopo (que liga à vila de Chicualacuala (província de Gaza) localizada junto à fronteira com o Zimbabwe, numa extensão de 534 Kms) e a de Ressano Garcia.

⁶¹ Compreende o porto de Nacala, na província de Nampula, e a linha-férrea que se estende até ao Malawi, numa extensão de 686 km. É a linha mais longa do país. O porto de Nacala, considerando o mais profundo do país, tem como uma das principais fontes de sobrevivência o escoamento dos excedentes agrícolas e a carga do Malawi e da Zâmbia (CAPCFT, 1963: VIII – XII).

concebida com uma política definitiva, visto que, em parte, estavam por esclarecer os problemas básicos de territórios e sua orientação económica.

Em 1912, iniciou-se a construção, pelos portugueses, da linha Lourenço Marques – Goba. Em 1962, observou-se pela primeira vez, a subordinação a administração portuguesa da exploração de um caminho-de-ferro estrangeiro, face a combinação feita, da continuação da Linha de Goba na Suazilândia (Costa, 1962: 33). Ainda em 1912, iniciou-se a construção da linha-férrea a partir da vila do Lumbo, desde o litoral de Nampula, ao largo da Ilha de Moçambique, em direcção ao interior, processo que acelerou após a Iª Guerra Mundial (Araújo, 2005: 211; Chilundo 1990: 74).

Em 1930, portanto, 28 anos depois, esta linha chegou a localidade de Nampula, o que fez com que a administração colonial portuguesa se fixasse nesta de uma forma definitiva, reforçando a sua importância estratégica militar, política e económica. Em relação ao longo tempo que a linha norte levou para a sua conclusão, Chilundo (1990: 73 e 76) explica que, diferentemente dos sistemas ferroviários do centro e sul de Moçambique, para o sistema do norte, não foi fácil mobilizar capitais externos para a sua concretização e adensamento, devido ao facto da mesma ter de servir apenas ao escoamento de produtos agrícolas enquanto a linha não atingisse a Niassalândia (Malawi). Isto é, os interesses económicos dos investidores, até os anos 1930, não justificavam elevados investimentos no sector ferroviário nos distritos do norte de Moçambique.

É por essa razão que Chilundo (1990: 74), refere que a construção deste caminho-de-ferro foi impulsionado por exigências de transporte militar por parte das autoridades britânicas após os ataques das tropas alemãs (1917-1918) no norte de Moçambique, quando tomaram o controlo da administração do caminho-de-ferro do distrito de Moçambique. Basta observar que, a construção do Porto de Nacala foi concluída em 1962 (Santos, 1962: 57), enquanto a sua ligação ao Malawi realizou-se em 1970, passando o referido país a dispor de duas saídas para o mar, em território português (ANU, 1971: 97).

Em 1934, a Colónia de Moçambique possuía 2.047 km de caminhos - de - ferro, divididos por nove linhas, distribuídas por três grandes regiões, duas das quais administradas directamente pelo Estado, nomeadamente, i) da fronteira do sul até ao Save⁶²; e ii) do Zambeze ao Rovuma⁶³; e uma pela Companhia de Moçambique: iii) do Save ao Zambeze⁶⁴

⁶² O Sul do Save contemplava os caminhos-de-ferro de Lourenço Marques, de Gaza e o de Inhambane.

⁶³ Ao norte do Zambeze eram os caminhos-de-ferro de Quelimane e o de Moçambique.

⁶⁴ Entre o Save e o Zambeze, por concessão do Governo Português, eram dois os caminhos-de-ferro estrangeiros, nomeadamente a *Beira Mashonaland Railway* e o *Transzambezean Railway*.

(Galvão, 1934: XXIV). Já nesta fase, os caminhos-de-ferro empregavam cerca de 6.400 pessoas, das quais 4.770 eram indígenas (Galvão, 1934: XXIV). A sua receita anual era em média de cerca de 2.300 contos e 470.000 libras (Galvão, 1934: XXIV).

Ainda na esteira das preocupações britânicas em relação ao caminho-de-ferro, em 1950, foi assinado entre Portugal, Grã-Bretanha e à Rodésia do Sul, um acordo no qual Portugal se comprometia a manter instalações do Porto e Caminho-de-Ferro da Beira, para assegurar o tráfego permanente proveniente e com destino as rodésias e Niassalândia (Castro, 1980: 67).

Em 1953, a rede ferroviária da província, estendia-se por traçados que totalizavam 2.260 km, dos quais 1.927 km funcionavam sob a propriedade e administração directa do Estado – rede oficial – e 333 km na rede particular (Galvão e Selvagem, 1953: 214-216).

Refrência também, a existência de pequenos ramais subsidiários/privadas com uma extensão de cerca de 60 km, direccionados aos subúrbios que, juntamente o com o eléctrico, definiam o transporte da época, particularmente na região de Lourenço Marques (Galvão e Selvagem, 1953: 214 - 215).

Em 1961, o porto de Lourenço Marques, movimentando cerca de cinco milhões e meio de toneladas, era considerado o primeiro porto português⁶⁵: o que representava

um rendimento extraordinário, só possível mediante perfeita organização e elevado grau de mecanização; “a Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, com o seu orçamento superior a um milhão de contos, enfileira hoje entre as maiores empresas industriais do território português, ocupando na economia da província o lugar do seu principal angariador de divisas estrangeiras (Santos, 1962: 57).

Em 1962, a rede ferroviária de Moçambique totalizava mais de 2.284 km (Santos, 1961: 57), 3.612 km de vias-férreas em 1964 (AIM, 1969: 4). Em 1971, a extensão total dos caminhos-de-ferro da província era de 3.589 km (ANU, 1971: 97).

Quadro 13. - Evolução da extensão da rede dos caminhos-de-ferro em Moçambique

Ano	Extensão (km)
1934	2.047
1953	2.260
1962	2.284
1964	3.612
1971	3.589

Fonte: Galvão (1934: XXIV); Galvão e Selvagem (1953: 214); Santos (1961: 57); AIM (1969: 4); ANU (1971: 97).

⁶⁵ Embora o Caminho-de-Ferro de Benguela, que assegurava a ligação entre o principal porto de Angola, Lobito, e o Katanga, no Congo Belga, fosse considerado a principal via-férrea nas colónias portuguesas, tanto pela sua dimensão (cumprimento) como pelo volume do tráfego (Castro, 1978: 49).

Com o desenvolvimento do poder colonial, os SPCFT, passaram a ser gestores de todo sistema de transporte da província, que, a partir de 1936, passou a incorporar o transporte aéreo, constituindo a principal fonte de receitas. Refira-se, entretanto, que somente em 1967, com a compra da ponte sobre o Zambeze e da linha *Trans-Zambeziam Railway Company* por Portugal, ficaram definitivamente nacionalizados os transportes de superfície em Moçambique (Edições Zurc, 1967: 19).

Em 1967, a Direcção dos Portos, Caminhos-de-Ferro e Transportes de Moçambique abrangia a administração conjunta de (AIM, 1967: 323):

i) Os portos de Lourenço Marques, Inhambane, Beira, Quelimane, Nacala e Porto Amélia; ii) 6 redes ferroviárias subdivididas em três regiões ou áreas (Lourenço Marques, Gaza, Inhambane, Quelimane, Moçambique e Tete) com um total de mais de 2.000 km de via; iii) Um serviço de camionagem automóvel cujas viaturas percorriam 9.000.000 de quilómetros; iv) Uma exploração de transportes aéreos que fazia anualmente mais de 8.000 horas de voo, percorrendo cerca de 2.000.000 de quilómetros; v) Empregava 20.000 pessoas, com investimentos totais estimados em cerca de 6.000.000 de contos e a receita anual ultrapassava os 1.500.000 contos.

Assim, desde os finais do século XIX, o sector de transportes, particularmente o ferro – portuário, desempenha um papel predominante na economia de Moçambique. Neste sentido, constata-se assim que um dos factores que impulsionou o desenvolvimento de Moçambique, nesta fase, foi a posição estratégica dos seus portos no Índico. Como refere Hance (1958: 98), Angola e Moçambique, diferentemente de outros países africanos são detentores de portos com excelentes condições naturais:

fosse por fatalidade histórica, fosse como consequência da velha tendência dos portugueses de criarem feitorias nos portos do litoral como base do seu domínio económico-político dos mares e dos continentes, o que é certo e que nos encontramos senhores das portas de entrada e das vias de penetração para a parte mais rica do hinterland africano. Luanda, Lobito, Moçamedes e Baía dos Tigres, em Angola; Lourenço Marques, Beira, Nacala, em Moçambique, exemplificam concretamente a situação (Santos, 1961: 57).

Com o advento do “Estado Novo”, a partir da década de 1930, a economia de Moçambique ficou condicionada a três factores principais: 1) a nova estratégia colonial do “Estado Novo”; 2) a sua posição estratégica no Índico; 3) a emigração para as minas e plantações nos países vizinhos (Abrahamsson e Nilson, 1994: 23). Moçambique ficou, assim, confinado a uma economia de serviços, assente no trânsito de mercadorias e no fornecimento de mão-de-obra para os países vizinhos (Cardoso, 1991: 106; Wuyts, 1978: 8).

Assim, tanto a emigração como a prestação de serviços através dos portos e caminho-de-ferro, forneceram ao país receitas que permitiam liquidar os défices da sua Balança Comercial (Leite, 1989: 704; Castro, 1978: 264).

Registos oficiais indicam que, por exemplo, no princípio de 1956, 352.213 indígenas tinham emigrado para a RAS, tendo as autoridades portuguesas recebido, cerca de 1.500.000 libras (sem o desconto dos impostos que o Estado recebia), as quais se deviam juntar 1.600.000 libras trazidas pelos trabalhadores que regressavam a Moçambique (Castro, 1978: 328); a esta quantidade de divisas que entravam anualmente da RAS, “é preciso adicionar o montante das despesas realizadas em Moçambique com o recrutamento, ou seja, mais 275.000 libras, além da taxa paga pelos patrões estrangeiros ao Estado português por cada” trabalhador. As receitas globais provenientes do trabalho dos indígenas emigrados, eram superiores a 3.500.000 libras anuais, mais de 280.000 contos em moeda portuguesa (Castro, 1978: 328).

As receitas arrecadas pelos SPCFT atingiam, em 1966, o montante correspondente a cerca de 50% do orçamento da província⁶⁶. As receitas destas duas rubricas representavam, como pode-se observar nos quadros 12 e 13, cerca de 67% da Balança das transferências Correntes e 30% da Balança de Pagamentos (atingindo os 81,1% e 39,4% em 1972, respectivamente) (Leite, 1989: 704).

Assim, o sistema ferro-portuário sempre contribuiu de uma forma importante para a obtenção de recursos financeiros em divisa, representando os países vizinhos mais de 75% dos movimentos nos portos e cerca de 90% das receitas (Castro, 1978: 267).

Esta economia, no fim da colonização portuguesa (1975), representava cerca de 60% da estrutura do PIB da colónia⁶⁷ (Minter, 1998: 43; Serra, 1991).

Quadro 14. Estrutura do Produto Interno Bruto, 1970-73 (preços constantes de 1970)

	1970		1973	
	Valor	%	Valor	%
Agricultura, silvicultura e pescas	5819	18,9	6287	19,2
Industria, construção e electricidade	5648	18,4	7423	22,6
Serviços “materiais” (comercio e transportes)	13059	42,5	12671	38,6
Outros serviços (habitação, ad. publica e serv domestico)	6225	20,2	6410	19,5
Total	30751	100,0	32791	100,0

Fonte: Serra, 1991

Quadro 15. Receitas da Balança de Transferências Correntes de Moçambique (10⁶ escudos)

⁶⁶ Em 1907, Aires de Ornelas, ministro do Ultramar, promulgara uma reforma administrativa de Moçambique com uma nova política de administração colonial, pelo sistema *self-supporting*, em regime de descentralização financeira e administrativa (Galvão, 1950-1953: 59).

⁶⁷ Aliás, estas duas fontes de receita, constituem um dos aspectos fulcrais da dependência que Moçambique, mesmo no contexto actual, tem, principalmente, em relação a RAS.

	1969	1970	1971	1972
1. Total	3676	4259	4555	5094
2. Transportes	2031	2180	2469	2956
3. Salários e Transferências Privadas	434	559	618	1177
4. 2+3	2465	2739	3087	4133
5. (2+3)/1	67,0	64,3	67,8	81,1
(2+3)/Receitas da Balança de Pagamentos	30,1	30,4	30,8	39,4

Fonte: Cardoso, 1991.

Assim, o desenvolvimento dos SPCFT que, inicialmente, não estavam ligados ao capital português, veio a desempenhar um papel central no progresso socioeconómico da província e na estruturação do seu sistema de transportes. A natureza da inserção regional de Moçambique, influenciou a definição das políticas de transporte para este território, o que teve efeito em toda a sua extensão. Como consequência, as políticas e investimentos nas infra-estruturas dos transportes deram prioridade a região (Chilundo, 1990: 73; Stephens, 1986: 129) ao invés da integração nacional. Este aspecto se reflecte na movimentação de bens nos portos e caminhos-de-ferro de Moçambique, a percentagem internacional foi sempre superior a nacional, o que em parte, demonstra que as necessidades e exigências económicas da colónia de Moçambique, basicamente agrárias, não justificavam o adensamento do caminho-de-ferro que, pela sua natureza exigia elevados investimentos (Chilundo, 1990: 75).

Observe-se, em seguida, o comportamento dos diferentes modos de transporte, particularmente, em relação ao transporte de passageiros.

2.2.1. – Transporte Marítimo e Fluvial

Nos primórdios da colonização portuguesa em Moçambique, o transporte marítimo, dada a sua extensa costa, de cerca de 2.795 km, e pelo facto de então a província não possuir outra via apta para o transporte de grandes cargas internamente (AGU, 1971: 17), foi considerado como o mais importante factor de integração territorial da colónia,. Aliás, pela mesma razão, a presença portuguesa estava mais circunscrita no litoral do território. Por exemplo, em 1838, as comunicações do Governo Central com os governos subalternos (em 1840, os governos subalternos passaram a denominar-se governos de distrito) eram todas por mar (Galvão e Selvagem, 1953: 59).

Com o processo evolutivo da colonização, a fixação de companhias estrangeiras e o fomento colonial, o transporte marítimo teve um papel importante na movimentação de passageiros e mercadorias ao longo dos portos da costa.

Particularmente na movimentação de passageiros, para além de várias estrangeiras, duas companhias portuguesas de navegação faziam regularmente escala nos principais portos

da Colónia, ligando-a com a Metrópole e outras regiões do mundo, nomeadamente (Galvão, 1934: 106 – 107):

i) – A nível interno, três vapores da Companhia Nacional, dois da Companhia Colonial, três da Empresa do Limpopo, bem como outros da *British Índia*, da *Union Castle*, da *Deutsche*, da *Holland*, asseguram o serviço de cabotagem entre todos os portos da colónia de Moçambique (Galvão, 1934: XXIII).

As companhias de bandeira estrangeira que ligavam os portos de Moçambique aos diferentes países e continentes eram:

i) A *Union Castle Mail S. Co. Ltd.*; ii) A *British Índia steam S. Co., Ltd.*; iii) A *Deutsche Ost-Afrika-Linie*; e, iv) A *Holland Afrika Lijn*.

No entanto, em Moçambique, embora o transporte marítimo tenha constituído um dos primeiros e principais meios de transporte, com o desenvolvimento de outros, nomeadamente, o ferroviário, rodoviário e o aéreo, não mereceu um seguimento com vista a sua potenciação para o transporte de passageiros ao nível interno, mas sim para a cabotagem internacional e o acesso ao mar dos países do “*hinterland*”. Isto é, não constituiu uma aposta do Estado colonial embora, por exemplo, até 1958-1959, a ligação entre os dois principais centros urbanos importantes do território, nomeadamente, Lourenço Marques e Beira, era efectuada através de uma rodovia impraticável. As deslocações de um ponto ao outro eram feitas através de navios oceânicos que faziam escalas em ambos os portos, o que nem sempre acontecia (Castro, 1978: 266).

A este respeito, a AIM (1967a: 367) chamava a atenção pelo facto da constituição dos caminhos-de-ferro e a abertura da rede viária na Colónia terem surgido “como resposta a solicitações alheias as necessidades de tráfego interno”; a cabotagem com uma

natural vocação num espaço económico que se estende ao longo de uma orla marítima de 2 470 km de extensão a impõe como factor básico da integração do mercado interno, tomou vulto como actividade económica nacional, a partir de 1940, na conjuntura da última conflagração mundial em que a penúria dos transportes marítimos afastou a navegação estrangeira para outras rotas. Forçosamente votada a servir interesses nacionais – praticamente todo o seu tráfego e tráfego interno – é a única via de transporte que na Província se situa fora do domínio da economia pública.

A Administração tomou sobre si a responsabilidade dos transportes ferroviários, dos transportes aéreos, construiu a rede rodoviária. Mas não se interessou da mesma maneira pela via marítima, aquela que servindo exclusivamente o mercado interno, dela vive nas condições precárias que este lhe impõe. Mais, como actividade estritamente empresarial que é, está sujeita a uma carga tributária que para além dos impostos directos é agravada por uma série de taxas (portuárias e outras) que excedem muito a normal remuneração de serviços que lhe são prestados. Actividade que surgiu de uma situação

conjuntural e a margem de um dispositivo de transportes nacionais integra-se hoje na estrutura desarticulada dos transportes da Província (AIM, 1967a: 367).

Devido a este facto, visto que eram os barcos portugueses que asseguravam quase todo o transporte de mercadorias e de passageiros entre Moçambique, Portugal e outras colónias portuguesas, através da Companhia Colonial de Navegação e da Companhia Nacional de Navegação, as tarifas cobradas eram mais altas em relação o praticado pelas companhias de navegação estrangeiras, o que constituía um obstáculo ao desenvolvimento da actividade em Moçambique (Castro, 1978: 269).

Quanto ao sector fluvial, embora Moçambique tenha cerca de 13.000 km² de águas interiores (INE, 2010a: 9) e estudos indiquem a navegabilidade de grande parte dos seus rios, prestando-se como vias de comunicação, a sua utilização de uma forma ordenada e sob o controlo das autoridades, desde o período da colonização, é pouco significativa: “e, se nem todos se prestam, os que são devidamente aproveitados e explorados, contribuem generosamente com os serviços que se lhes pedem. Se mais não dão – é só porque mais não se lhes reclama” (Galvão e Selvagem, 1953: 211).

Segundo Galvão e Selvagem (1953: 106-108), este aspecto poderá também estar relacionado com o facto dos mesmos não serem navegáveis em todas as suas extensões, assim como (com algumas excepções) em todos os períodos do ano.

Dos principais rios que atravessam o país, nomeadamente o Zambeze, Rovuma, Lúrio, Messalo, Licungo, Save, Búzi e Maputo (INE, 2010a: 9), apenas o Zambeze e o Incomati comportavam navegação importante com regularidade quase perfeita (CAPCFT, 1963: VIII; Galvão, 1934: XXIII). Os restantes eram aproveitados “por meios e formas nem sempre adequadas, de uma forma improvisa (Galvão e Selvagem, 1953: 211).

Particularmente em relação ao Zambeze, cerca de quinze barcos a vapor portugueses e seis ingleses asseguravam por este as comunicações entre Chinde e Tete, e povoações intermediárias do Luabo, Mopeia, Caia, Marromeu, onde se localizavam as fábricas de açúcar, e Murraça, estação do Caminho de Ferro Transzambezião (Galvão, 1934: XXIII).

Aliás, num tratado celebrado entre Portugal e a Grã-Bretanha a 30 de Maio de 1879, assim como o Protocolo e artigo adicional, de 31 de Dezembro de 1880⁶⁸, Portugal autorizou aquela potência a navegação e comércio livre no Zambeze e seus afluentes, por um período de

⁶⁸ Relativo a concessão do trânsito de tropas e munições. O tratado de Lourenço Marques, foi visto como sendo parte de um sistema político de estreita aliança com a Inglaterra nas colónias. Um dos seus objectivos era o de transformar a aliança inglesa no mais poderoso factor da expansão política de Portugal em África (Correia, Almeida e Rego, 1956: 80 e 83).

12 anos, justificando que não era coisa que se pudesse negar depois das resoluções do Congresso de Viena acerca da navegação dos rios internacionais (Correia, Almeida e Rego, 1956: 80 e 83).

Assim, diferentemente do que Taaffe (1970: 23) observou nos EUA e a OCDE (1997) na Europa, em África, as vias fluviais nunca constituíram uma aposta e melhorada a sua navegabilidade e, conseqüentemente, nunca se tornaram fortes concorrentes para qualquer modo de transporte, para carga ou passageiros, em longos ou curtos trajectos, não revelando uma importância económica primordial (Castro, 1978: 270).

Uma das razões deve-se ao facto de alguns rios serem periódicos ou sazonais, muito dependentes das precipitações embora a zona equatorial africana tenha muita precipitação e rios navegáveis (Hance, 1958: 103 – 106). Por outro lado, a maioria dos rios, devido à acidentes geográficos, são navegáveis a curtas ou médias distâncias e não em todo o seu cumprimento (Galvão e Selvagem, 1953: 106-108).

Hance (1958: 118 e 124), também faz referência ao facto da vegetação e a vida animal terem também influenciado o desenvolvimento dos transportes e comunicações no continente africano. Exemplificando, refere que os leões de Tsavo foram os responsáveis no atraso da construção da linha-férrea do Kenya; que as girafas destruíam constantemente as linhas de telegráfo no sudeste da Tanzânia; hipopótamos e crocodilos forçaram, constantemente, o abandono da navegação nos rios, sendo exemplo, o observado nos rios da Serra Leoa.

Em Moçambique, um aspecto curioso e que, até certo ponto, influenciou também a navegação fluvial e lacustre teve a ver com o Lago Niassa, o terceiro dos grandes lagos de África que, inicialmente, na sua totalidade, Portugal não tinha nenhum direito sobre o mesmo, embora banhasse o oeste das circunscrições de Maniamba e de Vila Cabral, com uma superfície de 30.000 km². Um tratado de 1891, entre os Governos português e inglês, estabeleceu que a fronteira de Moçambique com a Niassalândia, na parte banhada pelo Lago Niassa, seguia a linha da margem portuguesa. Em Junho de 1953 foi concluído novo acordo que modificou a estranha situação e pelo qual a linha de fronteira no lago passou a correr pela linha media das respectivas águas (Galvão e Selvagem, 1953: 86).

Mais uma vez, constata-se que a influência e dependência face aos protectorados ingleses na região, foram determinantes na estruturação do sistema de transportes em Moçambique.

2.2.2. – Transporte Ferroviário

Segundo Figueiredo (1996: 33), a nível do Império, os sucessivos governos portugueses antes de 1975, sempre protegeram o caminho-de-ferro em detrimento de qualquer outro tipo de transporte com destaque para o transporte rodoviário; hostilidade que ficou patente na imposição do imposto de camionagem ao transporte rodoviário.

Aliás, Carmo (1965: 28), refere que nos primórdios da competitividade dos modos de transporte, globalmente, o caminho-de-ferro, onde foi estabelecido, se beneficiou sempre de uma protecção especial por parte dos governos em relação a outros modos de transporte: “o caminho-de-ferro era olhado como um Estado dentro de outro Estado, entidade a que todos deviam reverência”. Por exemplo, nos anos 1980, a legislação sul-africana não permitia que os transportadores rodoviários prestassem serviços lucrativos num raio superior a 50 km sem que dispusessem de uma autorização (Stephens, 1986: 140).

Diferentemente do que se observou na Europa onde o sector do transporte aéreo e o sistema ferroviário reflectem muito mais os interesses centrados na nação que a procura dos benefícios centrados na Europa (Nijkamp e Blass, 1994: 6), em Moçambique, como se observou, o transporte ferroviário teve o objectivo de criar e manter as vias de acesso para os países do *hinterland* e não a constituição de um sistema interno de transporte de passageiros. Por exemplo, uma viagem entre Lourenço Marques e Beira utilizando o caminho-de-ferro, implicava uma viagem bastante longa usando o caminho-de-ferro que une Lourenço Marques a RAS, depois, desta a Rodésia e finalmente o caminho-de-ferro de Untali a Beira (Castro, 1978: 266).

Aliás, um outro exemplo que sustenta esta posição, deve-se ao facto de, por exemplo, em 1958 e 1959, nos dois principais sistemas ferroviários de Moçambique administradas pelo Estado, nomeadamente Beira e Lourenço Marques, as tarifas cobradas aos passageiros e mercadorias internas fossem mais elevadas quando comparadas com as mercadorias e passageiros em trânsito, o que demonstra que não constituíam meio de desenvolvimento da economia interna de Moçambique (Castro, 1978: 266). O autor faz referência a situações que considerava de *pitorescas* com estas políticas visto que, por exemplo, passageiro que pretendesse deslocar-se da cidade da Beira à Vila Pery, a 200 km de distancia, na linha da Beira pagava um preço superior em relação ao passageiro que fosse a primeira localidade da Rodésia do Sul, Untali, dezenas de quilómetros adiante; “a solução encontrada por muitos passageiros é comparar um bilhete para a Rodésia e desembarcar em Vila Pery. Mas se os passageiros são descobertos os inspectores fá-los-ão pagar a diferença de preço pelo percurso que não fizeram” (Castro, 1978: 266).

No caso do distrito de Nampula, como se referiu, a linha de Nacala, foi direccionado para o Malawi e a Zâmbia. Apenas numa fase posterior esta ferrovia foi estendida ao distrito do Niassa com o objectivo de servir as ricas áreas agrícolas daquela região nos anos 1930 (Galvão, 1934: XXIV).

Entre 1945–1949, o movimento do tráfego interno combinado e respectivas receitas nas linhas do Estado, foi o seguinte (ANU, 1971: 97; Galvão e Selvagem, 1953: 216):

Quadro 16. Tráfego interno combinado e respectivas receitas nas linhas do Estado

Ano	Passageiros	Mercadorias (ton)	Receitas
1945	896.549	3.899.243	102.343.205
1946	1.096.339	3.936.510	138.343.205
1947	1.350.646	3.527.733	153.381.381
1948	1.370.410	3.072.637	158.851.068
1949	1.420.665	3.602.516	172.675.020
1950	1.462.360		
1969	4.500.000		

Galvão e Selvagem (1953: 216) sublinhavam que a emigração de mineiros, principalmente para os países vizinhos, é que de uma forma volumosa alimentava a cifra relativa a passageiros transportados.

Assim, pela contínua subordinação dos caminhos-de-ferro aos interesses regionais, não se assistiu a uma mudança da política do transporte ferroviário de passageiros, por exemplo, em relação as áreas urbanas e suburbanas, o que não possibilitou, a sua conexão com outros meios de transporte; embora, seja importante referir que a partir de 1924, os ingleses introduziram na cidade de Lourenço Marques um total de 10 carros eléctricos. A rede era composta de 8 linhas, nomeadamente, duas da Polana (azul), duas da Polana (encarnado), Praia, Alto Mãe, Extraordinário da Praia e Extraordinário Machaquene. A rede tinha uma extensão de 16.800 metros. A média das viagens obrigatórias por dia era de 173. Em 1934, foram transportados 984.115 passageiros, sendo 941.587 pagantes e 42.528 não (crianças das escolas) (Galvão, 1934: 130). O desenvolvimento destas linhas não foi o de criar um meio que abarcasse o desenvolvimento de uma área metropolitana maior, onde a interacção e o uso do transporte e da terra estimulasse um desenvolvimento que fosse em benefício das comunidades locais e a estrutura da cidade em geral, mas sim, era para responder essencialmente as necessidades da população urbana do centro de Lourenço Marques (Galvão, 1934: 130).

A rede empregava 47 pessoas, sendo 32 europeus, 2 indianos, 1 misto e 12 africanos. Tal como se observava noutros modos de transporte, o salário destes era diferenciado, sendo o médio diário de 80\$00 para o europeu, 75\$00 para o indiano, 33\$00 para o misto e 8\$50 para o africano (Galvão, 1934: 130).

Com o desenvolvimento assinalável da indústria automóvel, e o surgimento dos serviços municipalizados de viação, assim como os serviços de camionagem, ligados aos SPCFT, em toda extensão do território, o eléctrico foi paulatinamente abandonado.

Em resumo, não se assiste em todo este período uma potenciação de meios de transportes colectivos do tipo ferroviário nas/e entre as principais cidades assim como a nível suburbano, não se promovendo assim, a mobilidade inter-distrital de pessoas e bens com base neste modo de transporte. Este é um dos factores que concorreu para que em Moçambique, o crescimento das cidades e não só, particularmente no transporte colectivo de passageiros ficasse dependente do transporte rodoviário

2.2.3. – Transporte Aéreo

O advento do avião como meio rápido de transporte teve reflexos em Moçambique, em parte, pelas características físico – geográficas do território. Por exemplo, de Lourenço Marques a Nampula, dois pontos económicos importantes, a distância é de mais de 2.000 km, e o avião constitui o meio de ligação mais rápido. De forma semelhante se apresenta o problema de ligação entre as diferentes cidades.

Esta é à condicionante política e socioeconómica que ditou a formação, afirmação e evolução do transporte aéreo no território: a necessidade de rápidas ligações entre os principais centros produtivos assim como a administração política da província, bem como as ligações com os territórios vizinhos, conduziu a criação em 1936, da empresa provincial de aviação, a Direcção de Exploração do Transporte Aéreo (DETA), “pioneira da aviação comercial portuguesa”⁶⁹ (Santos, 1961: 58 - 59), um departamento dos SPCFT que tinha a seu cargo o transporte aéreo e do Conselho de Aeronáutica como organismo regulador e fiscalizador da actividade do transporte aéreo (CEDAR, 1987: 69).

Aliás, é reconhecido o papel desempenhado pelo Aero-Clube de Lourenço Marques, no desenvolvimento da aviação civil/comercial, com a criação de campos de aterragem em várias regiões, tendo estabelecido carreiras que ligavam Lourenço Marques as diferentes regiões (Galvão, 1934: XXIII).

⁶⁹ A TAP foi constituída em 1944 e em 1946 iniciou os voos à Luanda e Lourenço Marques. Em 1953 transforma-se numa S.A.R.L. e foi nacionalizada em 1975 (Lima, 1980: 316).

A evolução desta actividade fez com que a Direcção Geral do Fomento apresentasse em 1949, um projecto organizativo do serviço que tinha por objectivo a criação de um organismo encarregue de todos os assuntos da aviação civil e que dispusesse de meios técnicos para a sua exploração. Portanto, a acção prática para a reforma de um sistema que se considerava insuficiente, data desta altura: “pela necessidade de satisfazer um mínimo de requisitos impostos pela exploração de novos e maiores aviões e pelo estabelecimento de novas normas operativas, resultou a dispersão de tarefas por vários departamentos” (CEDAR, 1985).

Neste âmbito, como complemento do decreto-lei 39.645 de 11/5/54, dos Ministérios do Ultramar e das Comunicações, que cria os Serviços Ultramarinos da Aeronáutica Civil, em 1954, surge o Departamento Provincial, que englobou toda a acção relacionada com a aviação civil (lê-se no preâmbulo da lei):

O desenvolvimento assinalável da aeronáutica civil nas províncias ultramarinas de Angola, Moçambique, e com grande importância relativa na Guiné, S. Tomé e Timor, e a necessidade de atender aos compromissos assumidos internacionalmente para à abertura ao tráfego de determinados aeroportos e criação de um certo número de serviços e meios de segurança aérea, impuseram uma organização adequada dos Serviços Ultramarinos da Aeronáutica Civil (CEDAR, 1985).

Em 1961, a DETA procedeu a aquisição de aviões modernos do tipo turbo – jacto, assim como assistiu-se a melhoramentos relativos a segurança aérea, sinalização luminosa, ampliação reforço e pavimentação das pistas e estacionamento, edificações e montagens de serviços gerais nos diferentes aeródromos (Santos, 1961: 58 - 59).

Em 1963, eram dois os aeroportos da província de Moçambique considerados aeródromos da rede nacional, nomeadamente Gago Coutinho, em Lourenço Marques e Sacadura Cabral, na Beira, pelos seus serviços não se limitarem às ligações internas, mas também por possuírem instalações e meios de despacho internacional normal e, eram onze os aeródromos da rede interna, sendo principais, o de Inhambane, Lumbo, Mocímboa da Praia, Nampula, Porto Amélia, Quelimane, Tete e Vilanculos; e secundários, os de António Enes, João Belo e Vila Cabral. Igualmente, no período em referência, encontravam-se abertos à navegação aérea 88 campos de aterragem, dos quais 63 estavam sob a responsabilidade dos governos distritais e 25 de empresas privadas (Aeroporto, Novembro, 1995:5).

No entanto, é reconhecidamente, a partir de 1966, que se verifica um crescimento da utilização do transporte aéreo em Moçambique. Como causa desta evolução é apontada a guerra colonial. Na generalidade, o sistema de transportes em Moçambique, conheceu a sua

evolução com o desencadeamento da Luta de Libertação Nacional, movida pela Frente de Libertação de Moçambique (FRELIMO⁷⁰) contra o domínio colonial português.

Com o avanço da luta armada, que provocou o bloqueio de algumas vias terrestres, o transporte aéreo tornou-se a alternativa mais segura para a rápida movimentação do exército colonial e da população colona.

Foi nesta altura que a DETA e todo o sistema infra-estrutural aeronáutico se dotaram significativamente de equipamentos, com a justificação de que era preciso servir o transporte comercial em geral e o militar em particular.

Aliás, de uma forma geral, desde o ano de 1966, grande parte dos investimentos em infra-estruturas em Moçambique, tiveram também como objectivos a criação de zonas “*tampão*” que não permitissem o alastramento da guerra iniciada no norte do território para o centro e sul da província.

Neste sentido, embora a componente comercial estivesse presente, parte da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária da província foi desenvolvida como resultado dessa guerra pois, muitos dos melhoramentos não correspondiam as necessidades normais, mas sim a objectivos estratégicos (Castro, 1980: 69). Assim, tal como noutros sectores socioeconómicos, a guerra teve reflexos no sistema de transporte aéreo na província, constituindo uma grande aposta, particularmente no que se refere ao transporte de passageiros, diferentemente do que se verificou em relação a outros sectores.

Quadro 17. Serviço doméstico da DETA: 1960-1969 (anos escolhidos)

	1960	1962	1964	1966	1968	1969
Carreiras regulares com receita						
Passageiros transportados	24.915	29.067	38.339	58.944	80.932	100.507
Percentagem de utilização	57,5%	48,3%	48,8%	55,9%	53,8%	54,3%

Fonte: SPCFT, 1971: 77

Os indicadores acima demonstram, anualmente, o crescimento da actividade do transporte aéreo de passageiros.

No âmbito nacional/internacional os Transportes Aéreos Portugueses (TAP) operava o serviço que ligava o então território português e escalava Lourenço Marques e Beira (ENA, 1985). Este condicionalismo político residia no facto de Moçambique ser uma colónia, o que limitava o crescimento da actividade da DETA a nível intercontinental, cujas rotas eram

⁷⁰ Partido no poder em Moçambique, desde a independência em 1975.

monopólio da TAP, mantendo-se a DETA como uma companhia aérea provincial e regional (Tempo, nº 444/78: 16).

No entanto, a actividade de transporte aéreo de passageiros, não se resumia somente nos serviços da DETA, mas também à de empresas privadas que operavam no serviço de táxi aéreo, sendo de destacar a Agência Nacional de Viagens (ANAVIA), uma empresa também estatal que operava com aviões ligeiros. A sua actividade podia considerar-se em grande parte, adjuvante aos serviços da DETA.

Importa também referir, que a pujança da DETA se devia aos aspectos inerentes à sua gestão. Enquanto departamento dos SPCFT, a DETA, não tinha uma estrutura comercial muito forte, devido ao facto da sua gestão estar dependente daqueles serviços rentáveis, que controlavam a sua exploração (ENA, 1985:38), situação com reflexos na sua acção e nos seus resultados económicos. Com efeito, como se pode observar no quadro abaixo, a despesa de exploração era superior à receita:

Quadro 16. DETA: Ano Económico de 1969 (em milhões de escudos):

	Receita	Despesa de exploração	Depreciação	Total
Transportes aéreos	163.597	168.883	10.574	179.457
Estabelecimentos acessórios	156	395	541	936
Diversas explorações	7.029			
Reembolsos e reposições	1.376			
Soma	172.158	169.278	11.115	80.393

Nota: O resultado da exploração não inclui na despesa o rendimento do capital investido, o juro do capital imobilizado em sobressalentes e a contribuição para a defesa, que eram suportados pela administração dos SPCFT.

Fonte: SPCFT, 1971: 73

Resumindo, a análise precedente do transporte aéreo e da operacionalidade da DETA em particular, mostra que o seu desenvolvimento é determinado por objectivos não só do âmbito socioeconómico mas também estratégicos, nomeadamente, políticos e militares, para além de ter sido constituída e administrada pelo principal sector gerador de divisas em Moçambique: os SPCFT.

2.2.4. – Transporte Rodoviário

O transporte de pessoas e carga em grande parte do interior do território de Moçambique, no período que vai da penetração colonial aos anos 1920, era, essencialmente efectuado com o uso da força humana e animal, embora, referências (Chilundo, 1990: 74),

indiquem o ano de 1903 como o da introdução do automóvel em Moçambique, particularmente na sua capital, Lourenço Marques.

No distrito de Nampula, referências indicam o período 1917-1918, como aquele em que se introduziram veículos por parte das autoridades militares britânicas, para fazerem face as suas necessidades militares na região (Chilundo, 1990: 74).

Apesar do transporte rodoviário ter sido bastante importante na colónia, ao permitir a penetração no seu território, estendendo o raio de acção dos caminhos-de-ferro, rios e portos marítimos (Chilundo, 1990: 75), Moçambique foi detentor, no passado colonial, de uma rede de vias de comunicação rodoviária extremamente pobre para a sua superfície, distribuição da população e potencialidades económicas⁷¹.

Em 1934, a rede de estradas em condições de circulação automóvel em Moçambique tinham uma extensão de cerca de 24.000 km, dos quais 10.000 km tinham sido construídos entre 1926-1934 (Galvão, 1934: 126). Segundo o autor (1934: XXIII), neste ano, circulavam nas estradas do território cerca de 2.000 automóveis, 1.350 camiões e 900 motocicletas.

Quadro 19. Extensão geral de estradas em 1934

	Total	1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe	Não Classificadas	Despesa com a construção, reparação e conservação – Escudos
Total geral	23.307	6.498	7.628	7.103	2.078	9.255.520\$81
Distritos	18.280	4.697	5.025	6.615	1.673	7.893.321\$91
L. Marques	2.614	501	579	1.534		1.998.326\$11
Inhambane	2.024	458	189	1.377		1.215.744\$66
Quelimane	3.594	935	1.626	1.033		1.208.908\$31
Tete	2.720	1.101	690	929		591.341\$45
Moçambique	4.045	1.011	500	1.041	1.493	1.108.850\$00
Cabo Delga.	2.258	606	951	701		858.151\$38
Niassa	1.025	355	490		180	912.000\$00
Territórios de Manica e Sofala	5.027	1.531	2.603	488	405	1.362.198\$90

Fonte: Galvão, 1934: 126

Este, constitui um dos traços marcantes da própria economia política colonial portuguesa, embora se reconheça que os acidentes geográficos e os rios que atravessam o território constituírem factores que influenciaram a descontinuidade da rede viária em países como Moçambique (OCDE, 1977: 5). A falta de pontes em muitos rios fazia com que se usassem

⁷¹ Em termos de extensão, a nível mundial, Moçambique situa-se na 36ª posição com cerca de 800.000 km², com uma área duas vezes a da Califórnia (Clément e Peris, 2008: 13; Minter, 1998: 250).

jangadas para as travessias, o que implicava o desgaste, estragos e reparação constante das viaturas (Sengulane, 2013: 62; Castro, 1978: 256).

A semelhança do observado no transporte ferroviário, a rede de estrada estava dirigida aos interesses coloniais, principalmente dos principais parceiros comerciais coloniais. Aliás, dada a estrutura económica de Moçambique, em que a divisão do trabalho e a relação entre os sectores interno não era muito significativa, as relações comerciais com o exterior ocupavam o lugar de destaque⁷².

Notava-se assim que, na sua construção, havia a preocupação de direcciona-las aos portos e caminhos-de-ferro:

os produtos do solo são através delas transportados do local da produção as vias-férreas, aos centros de consumo da Colónia e aos portos marítimos quando se trata de produtos exportáveis. Lourenço Marques está ligado a Pretória e Joannesburgo, no Transvaal, (e daí ao Cabo) por duas estradas internacionais: a fronteira de Goba, 89 km, e a de Ressano Garcia 102 km. Tete pode comunicar com Salisbury, na Rodésia, por uma estrada de 146 km até a fronteira, e com Blantyre, na Niassalândia, por outra estrada, de 128 km. De Quelimane a Blantyre vai, por Milange, uma estrada de 365 km. De Moçambique a fronteira da Niassalândia há uma boa estrada de 650 km. De Vila Pery, nos territórios da Companhia de Moçambique, a Untali, na Rodésia, há uma estrada de 130 km (Galvão, 1934: XXIII).

Mesmo as estradas internas, tinham como fim, estabelecer a “ligação entre os portos e o interior, a fim de assegurar o escoamento dos produtos ou para estabelecer ligações com as vias-férreas” (Castro, 1978: 265).

Foi com a constituição da Brigada Autónoma de Estradas em 1937, dividida em dois grupos nas regiões Norte (Cabo Delgado, Nampula, Niassa, e Zambézia) e Sul (Gaza, Inhambane e Lourenço Marques), que se dinamizou a construção de estradas em Moçambique (Chilundo, 1990: 84). Assim, em 1949, o governo colonial aprovou um plano de rede de estradas orçado em 630.000 contos (Chilundo, 1990: 85).

A partir da década de 1950, (em 1953, iniciou-se a execução do Iº Plano de Fomento Português), os transportes terrestres passaram a ser vistos como a garantia e fundamento de prosperidade económica da colónia (Galvão e Selvagem, 1953: 213), tendo passado a desempenhar um papel relevante na circulação de pessoas e bens entre os distritos. O parque automóvel assim como a extensão de estradas, foram demonstrando uma tendência de crescimento (ANU, 1971: 93).

⁷² Aliás, Castro (1978: 265), refere que as estradas dirigidas para as fronteiras da RAS e da Rodésia do Sul, deviam-se a razões estratégicas e a necessidade de assegurar ligações convenientes aos milhares de turistas que todos os anos se deslocavam para as cidades de Lourenço Marques e Beira.

Em 1953, a província dispunha de uma rede de cerca de 21.000 km de estrada classificada – para além de picadas, carreiras e caminhos que, normalmente, se encontravam intransitáveis durante grande parte do ano, sendo 4.700 km as de 1ª classe; 7.500 de 2ª classe e 8.357 de 3ª classe. Esta classificação referia-se a importância económica, política ou administrativa das estradas do que a sua qualidade material (Castro, 1978: 265). Consideravam-se de 1ª ordem as que ligavam a capital e sedes dos distritos entre si ou que se distinguiam pela maior intensidade do tráfego; de 2ª ordem as que, em cada distrito, ligavam a sede aos centros mais importantes; e de 3ª ordem as restantes. Nesta altura, apenas alguns troços de Lourenço Marques e de Gaza, se encontravam pavimentadas (Galvão e Selvagem, 1953: 217).

Por, intendências, era a seguinte a extensão (km) da rede de estradas (Galvão e Selvagem, 1953: 217):

Quadro 20. – Extensão geral das estradas por intendência em 1953

Distrito	1ª	2ª	3ª
Lourenço Marques	249	36	232
Gaza	252	762	1.160
Inhambane	586	52	1.350
Beira	874	1.632	658
Tete	589	744	763
Quelimane	873	1.266	1.711
Nampula	809	792	1.456
Cabo Delgado	171	1.084	787
Lago	187	1.136	239

Mendes (1957 – 1958: 27 – 28) refere que na época, já se mostrava a necessidade de se criarem as “condições indispensáveis a todo o progresso económico”, nomeadamente, as vias de trânsito que permitissem o trânsito em qualquer época do ano.

Nesta fase, constata-se que mais de metade das rodovias da província encontravam-se na região norte o que pode estar relacionado com a sua grande extensão para além da baixa densidade do caminho-de-ferro. Em 1954, o distrito de Nampula era detentor de 13,46% das rodovias ao nível da província e, no mesmo ano, os serviços de camionagem transportaram 43,24% do total da carga transportada em toda a província (Chilundo, 1990: 86).

Entre 1958 e 1959, a quase totalidade das estradas, numa extensão superior a 25.500 km eram terraplanadas, excepção feita a 350 km asfaltados no distrito de Lourenço Marques, 170 km na Beira e 80 km em Gaza. Calcula-se que, neste período, os capitais investidos nos transportes automóveis ultrapassavam os 500.000 milhões de escudos (Castro, 1978: 625).

Até 1961, não havia uma ligação por estrada entre Lourenço Marques – Beira, do sul ao centro do território. Tinham sido construídos 440 km num total de 1.271 km a partir de

Lourenço Marques, contudo, não existia a ponte sobre o rio Limpopo na Vila João Belo, a cerca de 200 km de Lourenço Marques (Santos, 1961: 55).

Segundo Santos (1961: 55), 1961, foi o ano em que se iniciou uma grande dinâmica na construção de infra-estruturas rodoviárias em Moçambique.

No II Plano de Fomento (1960-1965), 1.504.000 contos estavam destinados ao sector dos transportes e comunicações de um total de 3.350.000 contos destinados a Moçambique. Daquele valor, 948.000 contos foram orçamentados para a construção de rede de estradas, “vê-se que se reconheceu, finalmente, a importância deste tipo de comunicações para o povoamento e desenvolvimento da província” (Santos, 1961: 54).

Aliás, no ano de 1961, pensava-se publicar a regulamentação do transporte rodoviário de forma a fazer desaparecer disposições obsoletas e prejudiciais, sem deixar, contudo, de assegurar ao Estado a possibilidade duma intervenção reguladora quando o interesse público tal aconselhar. A segunda fase, que se iniciará imediatamente e para a qual se dispõe já neste momento de muitas informações e valiosos contributos, será a da revisão geral do sistema tarifário, com vista a torna-lo um instrumento de progresso e da valorização de Moçambique (Santos, 1961: 58 - 59).

Assim, no mesmo ano, foi introduzida a legislação e regulamentação da actividade de transporte colectivo, tendo, posteriormente, em 1973, sido introduzidas melhorias no Regulamento de Transporte em Automóveis.

O investimento previsto para o período 1968 – 1973, no sector das estradas, foi de cerca de 1.356.537 contos com a planificação de 4.000 km de estradas asfaltadas e 1.900 km de estrada em terra definitiva (AIM, 1969: 5).

É esta dinâmica no sector rodoviário que leva Santos (1961: 55) a afirmar que na verdade, ignorada do grande público, operou-se uma verdadeira revolução técnico-económica, pela introdução e desenvolvimento de novos métodos de estudo, concepção, projecto e execução das rodovias, continuados com uma intensa mecanização dos trabalhos, tudo concorrendo para o duplo objectivo de obter soluções de alta economia, combinadas com grande velocidade de execução e sem prejuízo, antes com melhoria, da qualidade.

Em 1965, o património rodoviário era de 26.666Kms, sendo 1.359 km de estrada pavimentada, 819 de estrada definitiva em terra e 24.488Kms de outras estradas ou seja uma densidade inferior a 30 metros de estrada por Km² (AIM, 1969: 5).

Com esta evolução, através do Decreto n. 47.022 de 24 de Maio de 1966, a Província Ultramarina de Moçambique foi autorizada a contrair junto ao Banco Nacional Ultramarino, um empréstimo em moeda local até 130.000.000\$00, para fazer face os “encargos resultantes

dos trabalhos de construção da estrada nacional Nº 1, no troço Lourenço Marques – Inchope – Beira⁷³ (B. O., I Série, n. 24, 1966)” (AIM, 1966: 17).

Dada esta dinâmica, em Outubro de 1966, é criada a Junta Autónoma de Estradas de Moçambique, através do Diploma Legislativo Ministerial n. 1/22 de Outubro justificada pela importância fundamental que uma conveniente rede de comunicações rodoviárias assume no desenvolvimento económico e no progresso da província, a conveniência de reunir fundos que viessem a ser atribuídos a execução dos planos de construção e conservação de estradas e pontes e a indispensabilidade de facilitar o manuseio daqueles fundos (Edições Zurc, 1968: 29; AIM, 1966a: 125).

Com o desenvolvimento da construção de estradas pavimentadas sobretudo na década 1960, aspecto também motivado pela Guerra de Libertação, a movimentação interna encontrou neste sistema de transporte um meio eficaz para satisfazer as necessidades, passando a participar activamente na economia da província. Os autocarros passaram a concorrer com o caminho-de-ferro nas ligações inter-districtais dada a inexistência deste último meio de transporte em muitos deles.

O extraordinário aumento de volume de trânsito em todas as estradas construídas, mesmo as mais asfaltadas; o caudal de divisas devidas ao turismo que algumas delas provocaram; a ocupação que se desenha já a vista ao longo dos novos traçados; os números de que se dispõem quanto ao corte radical nas despesas de conservação dos veículos, permitindo, por exemplo, a redução em 50% das tarifas da camionagem automóvel entre Lourenço Marques e Inhambane – tudo isso, e as vantagens políticas, sociais e doutra ordem evidentes para todos, bem aconselham um novo grande esforço neste sector tão basilar para o progresso de Moçambique” (Santos, 1961: 56 – 57).

Quanto ao transporte colectivo em 1930, os SPCFT criaram o serviço de Camionagem Automóvel para o transporte de passageiros e mercadorias como complemento da actividade dos caminhos-de-ferro. A Camionagem Automóvel servia os centros populacionais que não estavam servidos pelo caminho-de-ferro, combinando-os com ele (Chilundo, 1990: 76-77; Galvão, 1934: XXIV).

No entanto, em 1932, apenas Beira, Inhambane e Lourenço Marques tinham registados 7, 27 e 43 camiões e camionetas respectivamente, destinadas ao transporte de passageiros, totalizando 77 unidades (Galvão, 1934: 127), entre públicas/estatais e privadas (Chilundo, 1990: 76).

Quadro 21. Carros em circulação, passageiros transportados e pessoal empregado/1932

	Nº de omnibus em circulação	Nº de lugares oferecidos ao publico	Nº de viagens diárias	Nº de passageiros transportados	Pessoal empregado		Salário médio diário - Escudos	
					E	A	E	A
Total geral	19	421	717	2.090.283	36	18	50	11

⁷³ Cujá construção iniciou em 1961.

L. Marques	12	271	517	1.940.283	26			
Inhambane	27							
Beira (Ter. de Manica e Sofala)	7	150	200	150.000	10	18	55	11

E – Europeu

A – Africano

Fonte: Galvão, 1934: 128.

Do total dos automóveis registados em 1932, o Estado era detentor de 408 veículos, sendo 183 automóveis, 178 camiões e camionetas e 47 motocicletas, enquanto que, 18 veículos (3 automóveis e 15 camiões e camionetas) eram pertença dos municípios; sendo o restante propriedade de particulares (Galvão, 1934: 127).

Em 1934, a camionagem automóvel tinha sob a sua gestão 20 carros, com uma capacidade total de lotação de 600 passageiros e de 300 toneladas de carga. Nas suas linhas/rotas percorriam 262.000 km, transportando cerca de 92.000 passageiros/ano e 220 toneladas de carga. Do seu pessoal empregava 20 funcionários, metade dos quais indígenas. A receita anual era de 1.500 contos em contrapondo com a despesa que perfazia 580 contos (Galvão, 1934: XXIV).

De referir que algumas das suas rotas, eram abertas apenas no período das colheitas agrícolas, eram portanto, carreiras sazonais (Chilundo, 1990: 77).

No que se refere ao transporte urbano, em 1936, na cidade de Lourenço Marques, foi fundada pelo industrial Paulo dos Santos Gil a Empresa Transportes Públicos Urbanos de Passageiros, que começou a operar com 16 autocarros, em substituição dos carros eléctricos, tendo na década de 1950, passado para a tutela dos Serviços Municipalizados de Viação (EMTPM, E.P., 2012: 6).

Em 1941, a Camionagem Automóvel dos SPCFT explorava 2.892km permanentes em todo o território (Chilundo, 1990: 78).

Importa referir que nesta fase o transporte rodoviário, particularmente o serviço de camionagem apresentava-se como um sector de particular relevo para a economia do distrito de Nampula. Aliás, a extensão das carreiras do distrito representavam 55% do total das carreiras exploradas na província de Moçambique, embora se destacasse, mais o transporte de carga (produtos agrícolas) do que de passageiros (Chilundo, 1990: 79 e 81).

De acordo com o Anuário Estatístico de 1950, o número de veículos automóveis em Moçambique, registados nas Comissões Técnicas de Automobilismo, que se acreditava ter sido largamente excedido em duas ou três mil unidades – era o seguinte (Galvão e Selvagem, 1953: 220):

Quadro 22. Veículos registados em Moçambique no ano de 1950

CTA	Ligeiros		Pesados			Motocicletas		
	Passag	Carga	Passag	Carga	Mistos	Tractor	Simples	C/ carro
L Marques	4.133	1.972	129	1.340	73	38	463	35
Inhambane	84	82	7	43	9	3	7	
Gaza	4	6		11		1	1	
Beira	1.523	1.038	24	1.174	1	39	174	18
Tete	44	92	7	111	1	2	16	
Quelimane	146	289		230	11	10	30	1
Nampula	125	306		309	17	21	120	3
P. Amélia	137	44		53			31	1

Cerca de 14.484 veículos automóveis, dos quais 1.988 pertenciam ao Estado, 223 aos municípios e 12.264 a particulares.

Em 1953, os SPCFT, exploravam linhas de camionagem numa extensão total de 3.653 km, em parte subsidiárias dos caminhos-de-ferro, noutras independentes, e serviços extraordinários em outras regiões e épocas do ano.

Apenas algumas carreiras de camionagem colectiva, em cerca de 205 km eram explorados por particulares, contudo, em combinação com os serviços dos SPCFT. O tráfego rodoviário da Camionagem Automóvel, de uma forma geral, monopolizavam todo o sistema de transportes de superfície em Moçambique (Galvão e Selvagem, 1953: 218). Neste período, os transportes, por tracção animal, tinham praticamente desaparecido em todo o território da Província (Galvão e Selvagem, 1953: 220).

Em 1954 o tráfego (passageiros e carga) nas principais linhas de camionagem automóvel foi o seguinte:

Quadro 23. Principais linhas de camionagem(tráfego)

Linhas	Passageiros	Carga (ton.)
Lourenço Marques:	232.000	
Lourenço Marques – Namaacha	194.000	-
Lourenço Marques – Tanninga	-	-
Na sede		24.000
Inhambane e Gaza		
João Belo – Xinavane	75.000	29.000
João Belo – Inharrime	25.000	-
Tete:		
Tete – Blantyre	5.500	-
Moatize – Angónia	3.000	6.200
Tete – Moatize	2.600	5.000
Tete – Vila Pery	2.600	-
Vila Pery e Subúrbios	-	11.000
Quelimane:		
Nicoadala – Mopeia	47.500	5.400
Mocuba – Gurue – Alto Molocué	29.600	5.000
Mocuba – Alto Molocué	24.600	6.000
Moçambique:		
Namialo – Porto Amélia	5.900	34.800
Nampula – Nametil – Chalana	2.700	11.900
Nova Freixo – Vila Cabral	2.700	-
Nova Freixo – Maua – Mecanhelas	-	10.400
Nampula (sede)	-	12.700

Nota: nos intervalos tracejados não significa que não se observou tráfego algum mas sim que o mesmo tinha pouca relevância.

Fonte: Chilundo, 1990: 82

Nos inícios de 1956, o parque automóvel já era constituído por 18.491 veículos ligeiros, 5.445 pesados (incluindo 475 tractores) e 1.736 motocicletas, dos quais 1.692 veículos ligeiros pertenciam ao Estado assim como 957 pesados e 198 motocicletas e um número não superior a 271 veículos diversos, propriedades das diferentes circunscrições. (Castro, 1978: 625).

Apenas a partir dos anos 1960, com uma crescente melhoria dos troços rodoviários, se observa o envolvimento de um sector privado estruturado no transporte colectivo, de médio e longo curso onde, na zona sul podem ser identificadas empresas com frotas significativas, sendo as mais destacáveis a Teresa Lino e Filhos, Empresa Oliveias Transportes e Turismo, Companhia de Transportes de Moçambique, Cruzeiro do Sul, Eduardo Pedro de Castro, Manuel Antunes, Vicar, Transportes Mendes, Codauto, Pendray Sousa, entre outras. Na zona centro, para além da circulação dos autocarros dos SPCFT, referência para muitos outros operadores, donde se destacavam a Monteiro e Giro na Beira, David Garcia Matias, Auto Transporte Zambézia, Auto-Viação do Sul do Save e da Majohone Ngonyamo (Notícias, 29/07/79 e 11/04/81). As duas últimas faziam um serviço combinado de transporte de passageiros entre Lourenço Marques e Beira, a partir da Maxixe.

No caso do norte, particularmente no distrito de Nampula, para além das carreiras da camionagem de Moçambique, existiam duas empresas privadas de transporte colectivo, nomeadamente a Transportes Boa Viagem, e a Abel dos Santos Rito.

Para além destas, na generalidade da colónia, faz-se a referência do desenvolvimento de outras formas privadas de transporte, maioritariamente de comerciantes ou agricultores e na pré-independência, alguns industriais de médio vulto. De referir que, na sua totalidade, estas empresas não partilhavam as respectivas rotas operacionais; detinham, portanto, o monopólio das respectivas linhas (Notícias, 23/07/78) e, grande parte destas transportadoras, maioritariamente implantados nas regiões centro e sul, tinham como principal objectivo o transporte de mineiros das suas zonas de origem aos centros de recrutamento e vice-versa.

Eram empresas que operavam quer no transporte urbano, quer no de médio e longo curso. Não obstante, isto não foi observado em elevado grau na escala territorial, na medida em que a dominação contínua do capital estrangeiro, a principal força que dava forma à economia de Moçambique, o limitou (Wuyts, 1978: 9), precisamente ao não apostar neste sector.

Adicionalmente, um aspecto importante ligado ao processo de colonização, foi a tendência da política governamental colonial, em manter uma estagnação económica nas colónias por razões políticas: “esta tendência existe desde há longa data. Por volta de 1936, o ministro das Colónias, na tomada de posse de um novo governador-geral, afirmava claramente que um desenvolvimento rápido não era conveniente” Castro (1978: 277). Aliás, a política geral, subordinada ao Pacto Colonial, recomendava, através da Lei nº 26.509, que as colónias deviam ser fornecedoras de matérias-primas sem a instalação de qualquer tipo de fábricas: “é portanto mais lógico, por enquanto, que as colónias produzam as matérias-primas de que a indústria metropolitana tem necessidade, e trabalhem somente aquelas cujos produtos saiam em boas condições de preço e cujo consumo seja assegurado” (Castro, 1978: 314).

Neste sentido, é importante referir que a Província não tinha autoridade própria nem dispunha de faculdades constituintes, visto que o Estado português tinha um carácter unitário e exercia o poder político do Estado em conformidade com as disposições da Constituição Política, (ANU, 1971: 42). Assim, embora as províncias prosseguissem a sua actividade de desenvolvimento socioeconómico utilizando recursos próprios, paralelamente, o Governo Central programava e executava os planos de desenvolvimento de âmbito nacional (os Planos de Fomento Nacionais) (ANU, 1971: 125). Daí que, até certo ponto, tenha se observado uma concorrência do Estado em relação as actividades privadas no sector dos transportes (Galvão e Selvagem, 1953: 218).

Com o crescimento e desenvolvimento da economia colonial, particularmente nas principais cidades, com a indústria a experimentar um desenvolvimento substancial incrementando seu tamanho, foi se observando uma maior predominância da estrada sobre o caminho-de-ferro, na circulação interna de pessoas e bens, consagrando o território, essencialmente, a circulação rodoviária.

Quadro 24. Cobranças efectuadas provenientes do tráfego rodoviário

	1959	1960	1961
Direcção de Exploração de Lourenço Marques	10.551.279\$00	9.876.347\$00	11.595.047\$00
Inspecção de Exploração de Inhambane e Gaza	13.121.660\$00	12.601.775\$00	11.454.728\$00
Direcção de Exploração de Quelimane	7.535.360\$00	7.195.800\$00	6.688.703\$00
Direcção de Exploração de Moçambique	15.130.678\$00	17.967.213\$00	15.099.584\$00
Direcção de Exploração da Beira	5.386.907\$00	5.443.524\$00	4.711.727\$00

Fonte: CAPCFT, 1963: IX - XIII.

Como se pode observar, tal como se verificava no tráfego ferroviário e pelo facto da Camionagem Automóvel estar dependente da mesma estrutura operacional, o transporte rodoviário, quer o de carga, quer o de passageiros, estava subdividido em regiões, coincidentes com a subdivisão ferroviária.

Outro meio de transporte que se desenvolveu nos centros em que estavam concentradas as populações de origem europeia foi o riquexó (táxi).

Aliás, em relação ao transporte colectivo urbano, convém referir que, as urbes coloniais, correspondentes a um modelo urbano tipicamente “ocidental” de então, concentravam as principais infra-estruturas económicas, sociais e administrativas, e estavam planeadas e habitadas, exclusivamente, pela população branca e alguma mulata e assimilada (Araújo, 2005: 213).

Os seus bairros periféricos eram os segregados, habitados pela população negra que se dirigia aos centros urbanos a procura de emprego, para além de que o planeamento destes bairros era incipiente ou inexistente, predominando a ocupação espontânea e anárquica, sendo escassas ou inexistentes as infra-estruturas urbanas. Lundin (2007: 82), faz referência ao facto de, por exemplo, em Lourenço Marques, do Século XVI até a altura da independência, a existência de uma linha divisória entre a área *Xilunguine*, onde habitava a população branca e a zona *Canfumo*, onde residia a população africana. Refere Lundin (2007: 83) que tratando-se de regiões segregadas os movimentos migratórios eram bastante controlados. Consequentemente, as necessidades das áreas suburbanas e rurais, em matéria de infra-estruturas e meios de transporte eram afectados de uma forma desproporcional (Araújo, 2005: 213).

O investimento público era na sua maioria direccionado as áreas urbanas, para infra-estrutura e meios de trânsito para a mobilidade e acessibilidade da população de origem europeia. Nas regiões suburbanas e rurais, predominava o transporte pedonal.

O desenvolvimento da habitação precária sobre locais não viáveis, nas periferias das vilas ou cidades, originou a ausência ou o mau estado das vias de acesso e fez com que as mesmas não se beneficiassem da circulação de automóveis. O enclave espacial destas zonas acentuou a segregação social (Barbieux, 1998: 22).

Este processo reproduziu-se pelo território, o que significou que as zonas urbanas, como resultado das necessidades centralizadoras, impunha uma estrutura económica, cuja reprodução exigia cada vez mais meios e infra-estruturas de transporte (Castro, 1980: 274-275). Aliás, o transporte tem uma relação tanto com o modelo territorial (sistema de cidades), como com a produção do espaço a nível metropolitano (Castro, 1980: 29).

Como refere Spence (1998: 16), a política ideológica colonial influenciou o uso da terra. Aliás, existiu e existe uma relação entre modelo territorial e política de transportes e os mesmos são reflexos dos interesses do capital ainda que, indubitavelmente, através de numerosas mediações (Castro, 1980: 181). A estrutura territorial e o modelo urbano que se conhece são produtos das necessidades de uma estrutura económica social e de um poder específico, os problemas urbanos e em concreto os de transporte são problemas que estão sobre – determinados pela existência de classes sociais, entre elas que se estabelecem relações de exploração (Casto, 1980: 357), tanto mais que em Moçambique a terra era propriedade privada.

Assim, este tipo de urbanismo, não garantiu a existência dos equipamentos necessários a vida quotidiana nas áreas suburbanas e rurais, particularmente os transportes colectivos, assim como não afastou os poucos e pequenos estabelecimentos industriais as áreas adjacentes ao centro das cidades.

Entre 1958 – 1959, as cidades de Lourenço Marques e Beira concentravam, ao seu redor aproximadamente entre 100.000 e 60.000 africanos respectivamente (Castro, 1978: 276).

Por outro lado, Moçambique enfrentava uma baixa densidade populacional. Como refere Fontes (1957 – 1958: 34), a distribuição dos aglomerados populacionais em Moçambique, obedeceu a vários factores tais como o clima, as guerras, as invasões, o tráfico de escravos, entre outras razões.

Por exemplo, em 1930, contava com uma população de cerca de 3.933.000 habitantes o que dava uma densidade populacional de 5 habitantes km². Moçambique era o distrito mais povoado com 10 habitantes por km² (Galvão, 1934: XV):

Quadro 25. Densidade populacional em Moçambique, 1930

Distrito	Densidade
Moçambique	10,5
Quelimane	8,5
Lourenço Marques	5,5
Inhambane	4,0
Tete	3,0
Cabo Delgado	2,0
Niassa	2,0
Manica e Sofala	2,0

Fonte: Galvão, 1934: XV.

Quadro 26. Evolução da população de Mocambique

Ano	População
1920	3.022.000
1930	3.996.000
1950	5.000.000 (5.000 assimilados)

1960	6.592.000
1966	7.250.000
1970	8.233.034

Fonte: Minter (1998: 16-17 e 113) Amparo (1964: 11); AIM (1969: 1); Galvão e Selvagem (1953:).

Mendes (1957 – 1958: 115 e 145) refere que um dos efeitos negativos das migrações para os países vizinhos, era a diminuição da taxa da natalidade das populações nativas.

Segundo Castro (1978: 328), dados oficiais indicavam que no fim de 1955, havia cerca de 173.433 moçambicanos registados na RAS, dos quais 110.716 trabalhavam nas minas de ouro e de carvão. No mesmo ano 117.075 tinham entrado nas minas, e saído 127.981 (6.300 tinham desertado, 495 tinham morrido e 121.186 regressados). Na Rodésia do Sul estavam registados 178.780 moçambicanos, dos quais 9.707 trabalhavam nas minas e os restantes na agricultura, serviços domésticos, entre outros serviços; no ano de 1955 foram registados novos 30.218 trabalhadores naquele país e 17.918 regressados e 256 mortos.

Adicionalmente, o tráfico de escravos, praticado quer pelos árabes como, mais tarde, pelos europeus, também teve o seu efeito nos transportes. Aliás, o tráfico de escravos é tido como um dos elementos mais desestruturante no continente africano, visto que atingiu milhões de pessoas e contribuiu para esvaziar o território e desestruturar as sociedades locais (Chapuis, 1997: 238).

Aliás, devido aos factores migrações e tráfico de escravos, entre 1958 e 1959,

Moçambique apresentava a mais baixa natalidade, e também a mais baixa mortalidade de todas as colónias. Taxa bruta de natalidade por 1000 habitantes: Angola, 12,7; Cabo Verde, 46,3; Guine, 16,0; S. Tome e Príncipe, 36,7; Moçambique, 9,7. Taxa de mortalidade por 1000 habitantes: Angola, 7,4; Cabo Verde, 17,8; S. Tome e Príncipe, 22,6; Guine, 12,7; Moçambique, 5,3 (Castro, 1978: 275).

Assim, pode se inferir que as constantes migrações quer oficiais quer clandestinas (Castro, 1978: 274), para os países vizinhos tiveram também a sua influência na constituição de um sistema de transporte colectivo na Colónia de Moçambique.

Como refere Sint-Laurent (1998: 47), a colonização, para além da fragmentação populacional nativa, originou a sua baixa densidade, resultando a sua distribuição em longas distâncias, originando altos custos de transporte e baixos rendimentos no desenvolvimento da actividade, diferentemente do que se observou na Europa que, regra geral, as cidades tinham uma elevada densidade populacional urbana, beneficiando-se assim dos melhores resultados no desenvolvimento de um transporte colectivo: autocarro ou comboio quer por km percorrido quer em lugares oferecidos. Aliás, a percepção comum é de que a rápida e urbanização massiva, origina altos níveis de procura de transporte colectivo (Chakravarty e Sachdeva, 1998: 59).

É por esse razão que, particularmente em relação ao transporte urbano, apenas Lourenço Marques tinha os Serviços Municipalizados de Viação (EMTPM, E.P., 2012: 6), o que não é de estranhar uma vez que, as cidades são o principal foco para o desenvolvimento económico e social; a sua eficiência e sua qualidade de vida dependem de forma significativa do nível de transporte providenciado (Freeman e Jamet, 1998: xxi).

Aliás, em 1966, nos distritos de Lourenço Marques e de Manica e Sofala, concentrava-se 70% da população branca, 65% da indiana, 95% de amarela (chinesa) e 45% de mista (Edições Zurc, 1966: 7).

Quadro 27. Evolução da população não negra em Moçambique

Ano	Branca	Indiana	Amarela	Mista
1920	10.000			12.000
1930	18.000			
1934	18.000	8.000	800	9.000
1950	27.000	10.000	10.000	16.000
1960	97.000			
1970	163.000			

Fonte: Minter (1998: 16-17, 113 e 304); AGUr (1971: 34); AIM (1969: 1).

É neste contexto, se foi desenvolvendo o transporte colectivo em Moçambique. O mesmo não teve em conta que os destinos da economia quer das cidades como dos subúrbios e regiões rurais são completamente interdependentes (Sander, 1998: 9).

Neste sentido, a política urbanística prosseguida pela administração colonial, promoveu uma certa desarticulação urbana, fragmentação social, dispersão geográfica, variações de densidades de população e emprego, induzindo muitas vezes à não necessidade de multiplicação de eixos de transporte.

O elevado número de emigrantes⁷⁴ associado a uma população eminentemente rural⁷⁵, teve consequências na estruturação do sistema interno de transportes colectivos, quer o urbano quer inter-distrital (d'Andrade, 1910: 139).

O facto de apenas alguns modos de transporte se encontrarem desenvolvidos, como eram os casos dos sectores ferro – portuário e mais tarde o aéreo, segundo as necessidades políticas, económicas e administrativas, significou que o transporte rodoviário constituiu apenas uma aposta até ao ponto necessário do seu desenvolvimento e não mais.

⁷⁴ O transporte tem efeitos nas migrações, quer internas (campo - cidade), quer externas (Correia, Almeida e Rego, 1956: 10).

⁷⁵ No ano de 1970, cerca de 97% do total da população moçambicana que era constituída por cerca de 8,2 milhões de habitantes, vivia essencialmente do meio rural (Mosca, 2005).

2.3. – Síntese final das Políticas Públicas e do Sistema de Transporte em Moçambique antes de 1975 e o seu impacto no desenvolvimento Socioeconómico

No geral, pode-se concluir que o objectivo das políticas públicas no sector dos transportes, tinham como objectivo retirar os rendimentos possíveis, sendo por isso, fortemente condicionadas, principalmente, pelo domínio britânico na região da África Austral.

Embora neste período, de uma forma geral, os transportes se encontrassem, na sua essência, nas mãos do Estado, com uma autonomia que muito auxiliou o seu desenvolvimento, conferindo-lhes uma grande importância para a economia e finanças do território através dos SPCFT (Amparo, 1964; 16), as políticas e o sistema de transportes em Moçambique foi orientado especialmente para responder as necessidades regionais (Cunha, 1971: 10), em detrimento da redistribuição interna das redes de transporte (Lipman e Monaghan, 1998: 39; Chilundo, 1990: 73; Partido Frelimo, 1983: 10).

Assim, as políticas e os investimentos foram orientados a infra-estruturas ferro-portuárias, caras e, de certo modo, sem interesse imediato para o território mas necessárias a exploração colonial ocidental, nomeadamente, a inglesa: “O porto e Caminho-de-Ferro de Lourenço Marques, que pesou bastante o erário português, foi para servir a República da África do Sul porque, a estreita banda de terra de 80Km, não justificava tais despesas” – Ministro Português das Colónias em Lisboa, Maio de 1949 (Castro, 1978: 38 e 63). Assim, o SPCFT

nasceu como resposta a solicitações de tráfego exteriores a província e foi crescendo por força de antecipações excessivamente ousadas, geralmente decididas sob perspectivas regionais desarticuladas (AIM, 1967: 323); O sistema ferroviário da Província, orientado na direcção Leste - Oeste, foi concebido para assegurar principalmente o tráfego entre os territórios vizinhos e os nossos portos. Não constitui uma rede ferroviária, mas um conjunto de redes (não interligadas) (AIM, 1966a: 130); não é, portanto, possível encontrar um sistema interno de ligações ferroviárias ao serviço do desenvolvimento económico geral dos povos de Moçambique (Castro, 1978: 266).

Portanto, a sua característica básica foi o facto da desigualdade do desenvolvimento dos diferentes modos de transporte, a favor do sector ferro – portuário e do império britânico, ter sido à custa do sector rodoviário, que mais respondia as necessidades internas/locais (Wuyts, 1978: 45). Assim, com algumas excepções, não originaram uma interdependência entre os distritos, em virtude de muitos deles não terem sido atingidos pelo caminho-de-ferro.

Por outro lado, o tipo de economia, em articulação com a economia metropolitana, determinava a fraqueza dos investimentos em infra-estruturas particularmente as de transporte rodoviário. Aliás, face a estrutura económica da colónia, em que a divisão do trabalho e a

relação entre os sectores internos não eram muito significativos, as relações comerciais com o exterior ocupavam um lugar de destaque, reflectindo-se isto, na pobreza e no isolamento por que passavam inúmeras regiões, dado o carácter integrador do transporte (Castro, 1980: 395-396). Isto é, a produção camponesa no norte (com destaque para o algodão), as companhias no centro e a exportação de mão-de-obra para a RAS no sul, era um modo de produção que, de certo modo, não exigia elevados recursos noutros sectores industriais (Abrahamsson e Nilsson, 1994: 26). Note-se que, por exemplo, em 1971, a rede de estradas classificadas era constituída, por 26.595km, das quais, apenas 2.400km estavam pavimentados (ANU, 1971: 94).

Aliás, sendo um país atrasado relativamente à outra potência colonizadora europeia na região, a Inglaterra, Portugal foi coagido num mundo de concorrência capitalista desenfreada, legando ao território, o papel de corredor/trânsito de matérias-primas, para além de reservatório de mão-de-obra barata para as possessões britânicas, de forma a extrair maior proveito possível. Este contexto dificultou a integração da economia interna e criou uma especial vocação para um sistema baseado na prestação de serviço aos países vizinhos (Cunha, 1971: 10; Amparo, 1964: 14), mantendo a volatilidade e descontinuidade dos processos de acumulação, reprodução, assim como o aumento da desigualdade no desenvolvimento de diferentes regiões da colónia, impedindo que as forças produtivas se desenvolvessem na mesma medida.

Assim, tal como defende Torres (1991: 41), a colonização portuguesa teve resultados que se podem considerar insatisfatórios, particularmente na área do transporte colectivo. O modelo de colonização adoptado, centrado essencialmente na dinâmica do Estado, não permitiu o desenvolvimento que o capitalismo moderno pode criar.

Constata-se assim, que em Moçambique se adoptou uma política de transportes que claramente deu uma especial atenção e favorecimento ao transporte ferroviário em detrimento de outros modos, tanto ao nível da política de investimento, como de normativa legal. A política de transporte baseou-se na potenciação dos meios de comunicação ou de transporte que em primeiro lugar garantiam a arrecadação de divisas ao Estado colonial, em detrimento duma acessibilidade mais homogénea que pudesse beneficiar ao conjunto do território (Castro, 1980: 51).

No que se refere ao transporte colectivo, a preocupação era o transporte das comunidades urbanas, turistas, migrantes e um pouco mais (Allport, 1998: 39). Desenvolveu-se um mercado interno de transporte colectivo restrito, centrado na comunidade colona, tendo permanecido limitado no seu campo de acção, visto que não possuiu uma dinâmica que abarcasse toda a sociedade na disponibilização dos serviços de transporte (Wuyts, 1978: 44).

Por outro lado, a restrição que as populações nativas tinham em participar nas actividades da economia urbana, sendo a maioria, constituiu a determinante base da estrutura urbana e dos meios de transporte existentes. Aliás, o primeiro sistema para o controlo de movimentos migratórios das populações negras foi introduzido entre 1914 e 1919 (Lundin, 2007: 83).

As populações enfrentavam barreiras políticas que condicionavam os seus movimentos e, tendo em conta a extensão territorial da colónia, regiões rurais houve que nunca se beneficiaram de transporte colectivo.

Assim, tal como se observou nos diversos sectores de actividade socioeconómica, durante a colonização, a infra-estrutura de transporte colectivo montada, pela sua natureza, dimensão e objectivos, nunca serviu os reais interesses de todas as comunidades. Não houve, obviamente, um mínimo de interesse em investimentos que pudessem alargar os benefícios do transporte para os sectores mais desfavorecidos das populações.

Assim, o movimento gerado por esta inadequada estrutura territorial foi usado como fonte primária para o desenvolvimento dos transportes colectivos urbanos e de médio/longo curso, desenvolvimento da infra-estrutura, o que favoreceu o crescimento de algumas áreas e impediu o crescimento económico na magnitude necessária para um desenvolvimento global homogéneo (Spence, 1998: 16).

Observaram-se portanto, influências institucionais discriminatórias⁷⁶ na alocação de recursos, reforço na localização das facilidades, onde os desfavorecidos viviam, trabalhavam e desenvolviam as suas actividades. Aliás, a discriminação no sistema de transportes tem as suas fundações na indústria habitacional, instituições educacionais, área do emprego e no sistema judicial (Bullard e Johnson, 1997: xiii).

As mudanças que foram se observando no sistema, foram de uma pequena dimensão e não punham em causa o modelo territorial, já que isso seria colocar em causa e questionar o modelo económico e de exploração/reprodução (Castro, 1980: 403).

Observa-se assim que neste período se fixam os elementos do sistema de transporte que vão guiar e condicionar o crescimento de Moçambique pós-independente.

Sem dúvidas que os reais efeitos deste contexto não se mostraram, na sua totalidade, no curto mas sim no médio e longo prazos. É por essa razão que no contexto pós-

⁷⁶ Discriminação é a manifestação de um racismo institucional e causa condições de vida muito diferentes. Racismo refere-se a qualquer política, prática ou directiva que afecta de uma forma diferenciada ou desvantajosa (com ou sem intenção), indivíduos, grupos ou comunidades, baseado na raça ou cor. O racismo combinado com políticas públicas e outras práticas providencia benefícios para uns, alterando custos para outros. O racismo é reforçado pelo governo, legislação económica, política e instituições militares. Existe um senso comum segundo o qual "cada instituição estatal é uma instituição racista" (Bullard e Johnson, 1997: xiii).

independência, em que o sistema de transporte interno, particularmente o colectivo, quando solicitado a responder as necessidades da maioria, mostrou-se inadequado e insuficiente (Spence, 1998: 16).

Aliás, na altura da independência de Moçambique os Serviços de Viacção, Junta Autónoma de Estradas e os Serviços de Indústria constituíam as únicas estruturas de direcção estatal no sector dos transportes colectivos e carga e no da manutenção e assistência técnica aos veículos e formação dos condutores (Diário de Moçambique, 29/05/85).

Capítulo 3 – As Políticas Públicas e o Sistema de Transportes Após 1975

3.1. – Introdução

O presente capítulo faz uma análise das políticas e do sistema de transportes em Moçambique após a independência.

Em virtude do país, no processo da sua constituição, ter atravessado duas importantes fases, nomeadamente, numa primeira em que optou por um sistema de desenvolvimento de economia centralizada, e posteriormente ter sido *forçado* pela conjuntura interna e externa a optar pela liberalização da sua economia, com vista a permitir uma melhor compreensão, estes dois períodos distintos, particularmente no que se refere a actividade de transporte colectivo, são observados de uma forma separada.

O capítulo identifica também os principais determinantes do investimento no sector dos transportes em Moçambique, seus objectivos e prioridades terminando com uma conclusão parcial.

3.2. – Economia de Planificação Central e o Transporte

Na análise das políticas e do sistema de transportes neste período, convém referir que após a independência, o contexto internacional influenciou substancialmente a orientação política e a formulação de políticas de desenvolvimento em Moçambique. Assim, em 1977, a FRELIMO, no seu IIIº Congresso, transformou-se em Partido político de orientação marxista-leninista, adoptando uma estratégia de desenvolvimento socialista, na linha dos apoios que obtivera durante a guerra de libertação nacional (Abrahamsson e Nilsson, 1994: 30-31).

Consequentemente, foram criadas instituições de planificação “e de gestão estatal de toda a actividade económica” (Abrahamsson e Nilsson, 1994: 42). Como se referiu, no plano interno, a 24 de Julho de 1977, procederam-se nacionalizações em cinco áreas da economia que viriam a constituir o sector estatal: terra, banca, prédios, saúde e educação. Outra parte do sector estatal foi criada através das intervenções, na altura em que alguns proprietários de diferentes empresas em vários sectores abandonaram o país. Cerca de metade das 570 empresas industriais registadas passaram para a sua gestão (Abrahamsson e Nilsson, 1994: 52). O ano de 1977, determinou assim uma profunda transformação na vida socioeconómica e política nacional em todos os aspectos.

Com as nacionalizações e as intervenções, o Estado passou a ser o gestor da economia e grande parte das empresas e serviços foram submetidas à sua direcção, com vista ao seu domínio na economia, assim como forma de responder as exigências políticas no cumprimento das promessas independendistas. O sector estatal foi largamente expandido em muitos ou quase todos os sectores e, com raras excepções, na sua constituição ou manutenção não se observaram estritamente os aspectos económicos, baseados no critério custo - benefício (AISA, 1999: 53).

Neste sentido, a política económica de Moçambique após a independência é determinada por um modelo de organização essencialmente caracterizado pela planificação centralizada, estando assente, em ordem de prioridade, nas seguintes formas de propriedade:

i) A propriedade estatal, considerada dirigente e impulsionadora da economia nacional que beneficiou duma protecção estatal especial. Em 1983, 70% da produção comercializável em Moçambique era proveniente das empresas estatais (Partido FRELIMO, 1983: 20); ii) A propriedade cooperativa, por meio da qual o Estado *mobilizava e encorajava* os camponeses e trabalhadores individuais a nela se integrarem. Em 1979, Moçambique dispunha de 612 cooperativas de consumo (EMBAMOC, 1979: 8); iii) A propriedade privada à qual estavam

ligadas obrigações e impostos progressivos, embora o Estado reconhecesse o importante papel que a pequena e média empresa desempenhava no país, visto que o mesmo estava concentrado nos grandes projectos do desenvolvimento (Machel, 1987: 100); iv) A propriedade pessoal.

O Estado passava, assim, a ser o principal agente na economia, que tinha como meios de produção o sector estatal e as cooperativas.

Um dos instrumentos usados pelo governo na implementação e estruturação do novo modelo económico foi a planificação económica, nomeadamente o Plano Estatal Central, que traçava os objectivos gerais e específicos para a actividade económica e social e para as principais variáveis macroeconómicas, assim como para os sectores não – económicos (saúde, habitação e educação) (Cardoso, 1993).

Neste sentido, ainda que no momento da independência Moçambique não possuísse um sistema ideal de transporte, a política no sector, consistiu em tentar pôr em funcionamento o que fora herdado da colonização: os caminhos-de-ferro, as empresas de camionagem no transporte rodoviário, as empresas de transporte colectivo intervencionadas, empresas da navegação marítima, a DETA e as empresas privadas de táxi aéreo. Aliás, aquando das independências muitos governos africanos tinham meramente funções administrativas, sem ideias para fazer face aos problemas de desenvolvimento (AISA, 1999: 53).

No entanto, era notória a fraqueza das estruturas de direcção do novo regime, que, em certa medida, não tinha a experiência necessária em termos de gestão empresarial e controlo macro – económico (Minter, 1998: 305). Aliás, em 1980, Machel (1980: 97) fazia referência ao facto de nos aeroportos e no sector dos transportes em geral observar-se um problema comum, que era a diluição do poder das respectivas lideranças. Os novos funcionários e os planeadores da administração estatal não tinham conhecimentos suficientes da dinâmica e do desenvolvimento da economia no seu todo.

A retirada em massa de técnicos qualificados do país, na sua maioria portugueses, influenciou o desenvolvimento do país em geral e do sector dos transportes em particular. Note-se que, aquando da independência em 1975, calcula-se que mais de 185.000 dum total de 200.000 portugueses de diferentes ramos e sectores abandonaram o país (Abrahamsson e Nilsson, 1994: 37), e com eles 80% do stock de capital humano (Minter, 1998: 305 e Green, 1991: 3), justificando-se, desta maneira, a quase estagnação do processo produtivo, uma vez que os postos de trabalho profissionais, administrativos, especializados e a rede comercial eram dominados por eles, contexto que levou muitos sectores socioeconómicos à falência. Por outro lado, a prática duma política salarial e de investimentos pouco atractivos agudizaram a fuga de pessoal qualificado e de investidores de que o país necessitava, atendendo que, a colonização

colocara pouco ênfase na constituição do capital humano nas populações autóctones (Clément e Peris, 2008: 14).

Aliás, a administração colonial e o respectivo sistema económico, desencorajaram a competição entre as populações autóctones nos sectores modernos da economia. Por exemplo, em 1974, dos 3.800 estudantes da Universidade de Lourenço Marques apenas 40 eram negros (Minter, 1998: 28; Partido FRELIMO, 1983: 15). Pouco antes de Junho de 1975, a taxa de analfabetismo, incluindo a população branca, era de mais de 90%. Apenas cerca de 80.000 pessoas (1% do total) tinham mais de quatro anos de escolaridade completos, na sua maioria portugueses. Em 1989, portanto, 14 anos após a independência, apenas 300 dos 1.500 funcionários públicos de nível de chefia em Moçambique tinham educação universitária, 600 tinham educação secundária e o resto educação primária ou sem qualquer tipo de formação (Minter, 1998: 305).

Foi esta a situação que conduziu Green (1991: 3) a afirmar que o número limitado de quadros levou à centralização na tomada de decisões, provocando-se uma grande rigidez e morosidade na resposta às novas circunstâncias, concorrendo para o surgimento de erros.

Os novos quadros, gestores e empresários, ainda se encontravam em fase de aprendizagem e adaptação a novas vivências e não tinham tido tempo nem condições para, na área pública da sua responsabilidade, colocarem em prática políticas e acções consistentes (Silva, 1999: 65).

O processo de planificação distanciou-se ainda mais da realidade com a presença de funcionários e planeadores vindos da Europa socialista, dado o seu desconhecimento da realidade, não se observando assim, um reforço qualitativo em termos de quadros que pudessem assegurar a gestão, quer nas empresas quer nas instituições (Abrahamsson e Nilsson, 1994: 43).

Esta situação era agravada pela forte interferência político-ideológica do regime na economia. Um aspecto que dificultava a gestão é que para dirigir qualquer instituição socioeconómica era necessário ser membro do partido FRELIMO (Hanlon, 1994: 14-15).

Nos diferentes sectores socioeconómicos, o preenchimento de grande parte das vagas não depend(e)ia dos requisitos de conhecimentos técnicos, aspecto aliado ao desejo de uma rápida indigenização dos sectores modernos da economia assim como para a elevação do prestígio das novas lideranças (AISA, 1999: 53). A indicação de líderes e quadros para as posições de liderança constituía um dos caminhos para a concretização desse princípio (Partido Frelimo, 1983: 90).

Era notória assim, a indefinição de tarefas entre as direcções das empresas, que deviam ser de confiança do partido (Machel, 1980: 97), e as outras estruturas das mesmas, do que resultavam dificuldades na realização de investimentos, no recrutamento de técnicos e na evolução das mesmas: “*in the port there must be a director with the confidence of the party, and all, I repeat all, structures operating in the port will be answerable to him. The same principle must be applied in the airports and all transport sectors*” (Machel, 1980: 97).

Assim, a necessidade de vincar aspectos como a igualdade e a unidade nacional viriam a ter efeitos nas políticas de desenvolvimento adoptadas. Aliás, para satisfazer as necessidades populares, o sector de transportes na sua globalidade foi levado, por muito tempo, a prestar serviços com forte componente social, praticando tarifas a um preço de serviço que se encontrava abaixo do custo do mesmo (Viegas, 1997).

Neste sentido, as empresas foram politizadas e direccionadas a servirem interesses partidários sem a observância de exigências mínimas de gestão, quando o sector dos transportes até a altura da independência tinha sido fundamental para o crescimento, pelo que, para manter os seus níveis, o novo Governo precisava manter ou ter uma boa gestão das empresas do sector, que eram o maior empregador depois da agricultura: “*the transport sector, and the ports especially, are currently of vital importance to our economy*” (Machel, 1987: 98). Decisões erradas de investimentos resultaram em elevadas perdas, baixa moral, falta de recursos financeiros, entre outros aspectos, que contribuiriam para os *deficits* fiscais (AISA, 1999: 53).

Como refere Garbrah-Aidoo (1997: 28 - 33), os meios para a liderança ganhar e consolidar o poder têm impacto sobre o desenvolvimento e, no caso africano, o maior problema dos regimes/movimentos militares quando chegam ao poder demonstram a falta de conhecimentos para aspectos da gestão pública devido ao baixo nível académico dos oficiais militares, que não têm conhecimentos e experiência necessária para formular e implementar políticas nas diferentes áreas, afectando negativamente o crescimento.

Aliás, embora vários quadros qualificados tivessem abandonado o país por opção própria, outros houve que foram afastados por razões políticas, situação que condicionou o desenvolvimento do país no seu todo. Por exemplo, o Director Nacional da Aviação Civil e Director Executivo da DETA, foi afastado da mesma em 1980, por, entre outros motivos, ter sido oficial da Força Aérea Portuguesa e participado no Governo Provisório de Soares de Melo após o 25 de Abril, e ter sido ministro dos transportes da parte portuguesa durante o Governo de Transição (Notícias, 15/5/1980).

Assim, entre as razões para a intervenção e constituição do sector público, a sua concepção e implementação, com algumas excepções, mostraram-se erradas ou negativas para a economia.

Evidentemente que este modelo, teve um impacto negativo quer na estruturação dos actores económicos, quer na economia do país. Aliás, no período compreendido entre 1973 e 1975, assistiu-se o declínio geral da produção em 21% (Minter, 1998: 343).

Assim, no sector dos transportes, particularmente, nos primeiros anos pós-independência, a inexistência duma estratégia definida para o mesmo assim como de capacidade técnica para a gestão do sector pode, de certo modo, ser considerada como condicionante importante para o seu desenvolvimento ulterior. A evolução do sector dos transportes esteve ligada assim, à tentativa de definição, quer da natureza, quer da posição do mesmo no país.

Por outro lado, quando a FRELIMO adopta, em 1977 a orientação marxista-leninista, o clima regional caracterizava-se por uma polarização política e militar crescente, como um dos efeitos da Guerra Fria, o que condicionou fortemente o desenvolvimento económico do país (Abrahamsson e Nilsson, 1994: 158) e do sector dos transportes em particular, tendo-se reflectido no corte radical levado a cabo pela RAS no recrutamento de mão-de-obra mineira de Moçambique, tendo em Abril de 1978, suspenso unilateralmente os acordos que previam o pagamento de parte dos salários dos mineiros em ouro, a preços oficiais, um sistema que financiava os défices da BC colonial e em simultâneo, ter desviado as suas mercadorias do porto de Maputo para vias alternativas, afectando negativamente a BP e disponibilidade de divisas.

Quadro 28. Evolução de mineiros moçambicanos nas minas da África do Sul

Anos	Efectivos
1975	118.030
1977	41.364
1981	41.288
1983	39.731
1988 ⁷⁷	36.188
1990	48.478
1992	52.816

Fonte: Minter, 1998: 344; Ministério do Trabalho, 1995

⁷⁷ Em 1988, o número total de trabalhadores moçambicanos na RAS, era de cerca de 68.665; número que, em 1999, calculava-se em cerca de 52.000 (Davies, 1991: 177).

O bloqueio sul-africano teve um grande impacto demonstrando mais uma vez, a elevada dependência estrutural da economia moçambicana em relação a RAS visto que, os serviços de transporte e a exportação de mão-de-obra não estão ligados ao mercado mundial mas sim, aos países vizinhos, sendo vulnerável às tensões políticas bilaterais/regionais. (Minter, 1998: 343).

Ainda no quadro da Guerra - Fria, nos anos 1970 e 1980, a hostilidade do Ocidente ao modelo socialista de desenvolvimento, sujeitou ao país a um bloqueio económico que precipitou a queda da actividade produtiva. Cresceram os défices fiscais, a inflação, a dívida e a dependência externas (Governo de Moçambique, 1987).

Paralelamente ao quadro económico acima descrito, o país foi severamente assolado por ciclos de secas, cheias, grandes ciclones e poluição da costa marítima, prejudicando sobremaneira a evolução económica, para além da própria destruição das infra-estruturas do sector dos transportes de superfície, situação agravada pelo eclodir da guerra civil no país.

Aliás, entre 1962 e 1992, Moçambique esteve mergulhado em guerras. Antes, tratara-se da guerra para a libertação nacional (1964-1974), e posteriormente foram as agressões ao longo da fronteira com a Rodésia do Sul e da RAS, secundadas pela guerra civil que terminou em 1992. O conflito armado mudou significativamente os fundamentos da situação dos transportes em Moçambique.

Os prejuízos resultantes do boicote económico e as agressões militares sul – africanas calculam-se, entre 1980 e 1988, sem a inclusão dos rendimentos dos projectos inviabilizados, em \$ 15 mil milhões, cinco vezes e meio o PIB de 1988 (Minter, 1998: 4; Abrahamsson e Nilsson, 1994: 176; Governo de Moçambique, 1987); para além da morte de mais de 100.000 pessoas, e milhares de famílias ficaram sem casas, machambas (campos agrícolas), roupas, utensílios domésticos, entre outros bens; a destruição de fábricas, estradas, pontes, linhas-férreas, escolas, hospitais, postos médicos, camiões, comboios, tractores, afectando o crescimento e desenvolvimento do país (Green, 1991: 5).

As exportações colapsaram de \$ 250 milhões em 1981 para cerca de \$ 125 milhões em 1985 (Green, 1991:5), contexto que, sobremaneira, impediu o desenvolvimento e implementação de políticas e estratégias exequíveis no sector dos transportes e da economia em geral.

Quadro 29. Desenvolvimento da produção e comércio externo (1973 - 1986)

	1973	1974	1975	1977	1981	1983	1985	1986
Produto Social Global (biliões de meticais, preços de 1980):	112	92	71	75	84	64	54	56
Agricultura	37	32	25	31	31	24	25	25
Industria e Pescas	42	35	28	28	34	23	15	15
Transportes	12	11	9	7	9	6	4	4

Exportações (milhões de US\$, preços correntes)	226	296	185	153	280	132	77	79
Importações (milhões de US\$, preços correntes)	465	460	395	336	801	636	424	543
Taxa de cobertura das exportações (%)	49	64	47	46	35	21	18	15

Fonte: Abrahamsson e Nilsson, 1994: 47

Mosca (2005: 216-217) refere que: i) Moçambique chegou a ter perto de 40% da população em situação de refugiados e deslocados de guerra; ii) entre 1980 e 1986, o PIB decresceu mais de 30%; iii) a dívida externa aumentou em quase 500% entre 1984 e 1992; iv) entre 1985-1993, 63% do IDE foi cancelado ou não se iniciou; v) foram destruídas cerca de 15% das barragens, 14% de pequenos sistemas de irrigação, 23% das lojas, 11% dos correios, 22% das administrações distritais, 40% das administrações municipais.

A estratégia militar da guerrilha da Resistência Nacional de Moçambique (RENAMO) consistiu numa selecção de alvos e visou precisamente a destruição das infra-estruturais civis; cada projecto que dotava o país de recursos atraía logo os ataques do movimento rebelde (Abrahamsson e Nilsson, 1998: 109; Minter, 1998: 359; Governo de Moçambique, 1987).

Assim, em primeiro lugar estavam as redes de transportes, nomeadamente as vias-férreas, principal fonte de moeda externa.

Durante todo esse período, houve destruição de infra-estruturas sociais e económicas e, como consequência, aumentaram os níveis de pobreza absoluta de 15%, em 1980, para 60%, em 1995 (Governo de Moçambique, 1987).

Nestes anos inicia-se a emigração rural em direcção as grandes cidades, ante a incapacidade do Estado em proporcionar segurança as comunidades.

O aumento do movimento migratório interno e externo superlotou as cidades tendo-se agravado o problema de criminalidade e desemprego, a carência de produtos de consumo, a escassez de transporte e a habitação. Aliás, o transporte, com maior incidência no urbano, é um dos sectores que mais se ressentem destas migrações (Chakravarty e Sachdeva, 1998: 59).

Num contexto desta natureza, a incapacidade do Estado para alcançar os níveis de produção e crescimento económico de antes da independência era óbvia (Minter, 1998: 354). A melhoria dos serviços exigia investimentos em capital humano e em meios materiais que acarretavam necessariamente o desenvolvimento de outros sectores da economia.

Observe-se em seguida a situação de cada sector dos transportes em Moçambique.

3.2.1. – Transporte Marítimo e fluvial

Como se referiu, o transporte marítimo de passageiros em Moçambique encontrava-se amplamente assegurado por navios portugueses e estrangeiros de longo curso e de cabotagem.

Sendo no período colonial a actividade de transporte de passageiros explorada maioritariamente por companhias estrangeiras, com a independência e implementação da estratégia económica de planificação centralizada, estas foram forçadas a interromper as suas actividades.

A aposta governamental foi a actividade de cabotagem ao longo da costa. Assim, de 1977 à 1983 o número de barcos a desenvolver aquela actividade aumentou de 9 para 15 (Partido Frelimo, 1983: 36) embora, nas suas actividades, também abarcassem o transporte de passageiros.

Aliás, apenas em Agosto de 1980, teve lugar o Primeiro Conselho Alargado da Direcção Nacional de Transporte Marítimo e Fluvial.

Note-se que mesmo com a ruptura dos transportes de superfície, como consequência da guerra civil, e Moçambique sendo um país detentor de uma longa costa, o transporte marítimo de passageiros não constituiu alternativa para o movimento de pessoas, mantendo-se o país como um trânsito natural das importações e exportações dos territórios interiores estrangeiros.

Assim, no pós - independência não se observou um avanço em relação a este tipo de transporte (Partido Frelimo, 1983: 36).

3.2.2. - Transporte Ferroviário

Importa lembrar que os SPCFT constituíam propriedade estatal desde o período colonial.

No período que vai de 1975 à 1992, observou-se uma grande queda nos serviços ferro-portuários dada a relação conflituosa e tensa com o regime do *apartheid* na RAS, numa primeira fase e posteriormente pela guerra civil (Abrahamsson e Nilsson, 1994: 45), como se pode observar no quadro seguinte:

Quadro 30. Evolução na área dos transportes internacionais 1975-1987

	1975	1977	1979	1981	1983	1985	1987
Transportes ferroviários internacionais (1.000 toneladas)	11.200	5.900	6.800	5.350	3.100	2.200	1.900
Manuseamento de mercadorias internac. Em portos* (1.000 ton.)	13.850	9.460	9.700	7.700	5.300	4.000	4.200
Receitas (milhões de US\$, preços correntes).	110	60	80	113	40	21	17

* Incluindo petróleo

Fonte: Abrahamsson e Nilsson, 1998: 193.

Recorde-se que, em 1980, os países da “Linha da Frente”, nomeadamente, Angola, Botswana, Moçambique, Tanzania, Zambia e Zimbabwe constituíram a *Southern African Development Coordination Conference (SADCC)* (todos da Linha da Frente incluindo o Lesotho, Malawi e a Swazilândia), actual *Southern Africa Development Community (SADC)* (todos da *SADCC* incluindo Madagáscar, Namíbia, RAS, República Democrática do Congo e Seychells), sendo um dos objectivos primários da organização, o de diminuir a sua dependência económica em relação à RAS, particularmente no concernente a utilização das suas infra-estruturas ferro-portuárias⁷⁸ (Stephens, 1986: 130). Nesse sentido, os transportes e comunicações, particularmente o transporte ferroviário e os portos, foram considerados os sectores prioritários da organização⁷⁹ (Europa Publications, 1995: 644).

Assim, significativa senão a totalidade dos recursos, foram destinados aos corredores ferro-portuários (*SATCC*, 1990 e 2009; Abrahamsson e Nilsson, 1998: 144).

Quadro 31. Desembolsos no sistema ferro-portuário de Moçambique Vs. resto da SADCC (\$ milhões)

Ano	Moçambique	Resto da SADCC	Total SADCC	Moçambique %
1981	29,00	18,00	47,00	61.7
1982	58,00	68,60	126,60	45.8
1983	92,20	183,40	275,60	33.5
1984	136,63	132,80	269,43	50.6
1985	255,50	741,10	966,60	23.3
1986	189,20	58,45	247,65	75.6

Fonte: Nhabinde, 1999: 70

No entanto, a intensificação de ataques armados a composições e destruição de infra-estruturas de transportes de superfície, teve como efeito e objectivo a deslocalização do transporte de mercadorias para os portos sul-africanos, levando quase a desactivação portos moçambicanos, uma das principais fontes de receitas (Mosca, 2005: 216-217), embora para os

⁷⁸ Dos cerca de 40.000 km de linha-férrea de que África dispunha, 24.000 km, isto é, cerca de 60% encontravam-se na RAS e na Namíbia, contra os 13.000 km dos países da *SADCC*. A RAS era detentora de 60% das estradas da região. O volume total anual dos serviços portuários da RAS era de 172 milhões de toneladas contra 25 milhões da *SADCC*; a capacidade anual do porto sul-africano de Durban era de 24 milhões contra os 10 milhões da *SADCC* (Abrahamsson e Nilsson, 1998: 205).

⁷⁹ Dada a sua posição estratégica, Moçambique, através da Comissão de Transportes e Comunicações da *SADCC* (*SATCC*), órgão independente constituído em 1981, com sede em Maputo, ficou com a responsabilidade pela coordenação de estratégias de desenvolvimento no sector (Stephens, 1986: 130 e 133).

países da região, os portos moçambicanos fossem considerados mais competitivos em termos de preços e distâncias.

Quadro 32. Portos regionais – distância (kms)

País/Cidade	Dar Es Salam	Beira	Maputo	Lobito	Nacala	Durban	East London
Zâmbia							
Lusaka	2.045	2.026	2.035	2.675	(1)	2.812	3.116
Ndola	1.993	2.334	2.353	2.361	(1)	3.130	3.434
Zimbabwe							
Harare	(2)	698	1.178			2.077	2.404
Bulawayo	(2)	1.181	1.061	(2)	(2)	1.859	1.921
Botswana							
Francistown	(2)	1.377	(2)	(2)	(2)	1.663	1.725
Gaberone	(2)	1.813	(2)	(2)	(2)	1.409	1.289
Malawi							
Blantyre	567	(2)	(2)	(2)	840	3.342	3.669
RAS							
Johannesburg	(2)	(2)	636	(2)	(2)	777	1.016

(1) – Está para breve a execução dum projecto ferroviário que ligará Nacala a Zâmbia através do Malawi.

(2) – Não há ligação ferroviária.

Fonte: Nhabinde, 1999: 109

No entanto, sendo a relação conflituosa com a RAS determinante para a deslocalização da mercadorias dos portos moçambicanos, é importante referir que, para além da estratégia das autoridades sul-africanas em baixarem os preços do manuseamento das mercadorias nos seus portos através da *South African Transport Services (SATS)*⁸⁰ (Stephens, 1986: 129), a confiança e eficiência no manuseamento da carga nos portos sul africanos, nomeadamente a contentorização, assim como a capacidade de receber navios de grande calado e a disponibilidade de mão-de-obra especializada, também tiveram o seu impacto nas preferências dos clientes (Mackintosh, 1986: 119; Stephens, 1986: 131). Refira-se que nesta fase o sistema de transportes da RAS estava a introduzir o sistema e tecnologia *Electronic Data Interchange (EDI)*⁸¹ (Abrahamsson e Nilsson, 1998: 205).

Por outro lado, convém recordar que embora a quase totalidade do sistema de transportes de Moçambique fosse propriedade estatal, fazendo parte do sistema de transportes da África Austral, na região, as operações e organização, particularmente no sector ferro – portuário, estão fortemente dependentes e influenciadas pelo sector privado. A existência

⁸⁰ A SATS, constituiu um serviço de transportes dirigido pelo Governo sul-africano, que para além de incentivos aos importadores e aos utilizadores dos serviços de transporte da RAS, oferecia, desde os anos 1970, tarifas reduzidas aos utilizadores externos dos portos moçambicanos e de outros países da SADCC, estratégia que limitava a capacidade dos países da SADCC em desenvolverem infra-estruturas alternativas a RAS (Stephens, 1986: 130 – 131 e 137). Stephens (1986: 139) explica que as SATS também constituíram um mecanismo de protecção do caminho-de-ferro em relação ao transporte rodoviário na RAS.

⁸¹ A EDI pode ser definida como o movimento electrónico de documentos padrão de negócio entre, ou dentro, de empresas - (<http://pt.wikipedia.org/wiki/EDI>, consulta efectuada a 16/10/2013).

duma diversidade de clientes, entre privados, estatais e intermediários que gerem e dominam os padrões de uso da infra-estrutura de transporte e que tomam decisões de uma forma individual, entrava em choque com os padrões socialistas seguidos por Moçambique. Os clientes e intermediários na região, eram parte da estrutura de comércio que não tinha sido modificada. Na realidade, o sistema de trânsito de carga em Moçambique, está estreitamente ligado ao sistema ferro-portuário da RAS (Mackintosh, 1986: 113 e 120; Abrahamsson e Nilsson, 1998: 205), para além de que, Moçambique não tinha empresas de transportes comerciais que pudessem oferecer aos clientes ao nível da região as mesmas soluções integradas do transporte porta-a-porta que se observavam na RAS (Abrahamsson e Nilsson, 1998: 193).

Como se referiu, as medidas políticas do governo sul-africano foram coadjuvadas pelos ataques militares da RENAMO. Entre 1982 e 1985, as acções de sabotagem da RENAMO originaram mortes e ferimentos de operários, destruição de locomotivas e carruagens. As perdas materiais calculadas foram de cerca de dos \$ 898 milhões, o equivalente a seis vezes as receitas das exportações anuais de finais da década de 1980. Em 1989, estavam destruídas ou danificadas, como resultado da guerra civil, perto de 27% das locomotivas dos caminhos-de-ferro (Mosca, 2005: 216-217).

Em 1987, as sabotagens reduziram em mais de 60% a capacidade de ligações ferroviárias entre Maputo e a RAS e a Suazilândia; já em 1984, tinham levado à interrupção da linha do Limpopo entre Maputo e o Zimbabue, tendo o comércio deste país através do porto de Maputo transitado para a RAS (Minter, 1998: 345; Mackintosh, 1986: 87); em 1994, cerca de 85% do comércio internacional do Malawi e 60% do Zimbabue era feito através dos portos sul-africanos (Abrahamsson e Nilsson, 1994: 56).

Em finais da década de 1980, o tráfico total através do porto e linha da Beira não ultrapassava 10% do nível anterior à independência. A linha de Nacala para o Malawi também observou um declínio gradual até 1983, ano em que o tráfico internacional foi totalmente interrompido (Minter, 1998: 346); a linha – férrea para as minas moçambicanas de carvão em Moatize foi encerrada em 1985 (Minter, 1998: 250).

Refira-se que antes de 1975, a estrutura ferro – portuária de Moçambique manuseava todo o tráfego proveniente e/para o Malawi, 90% do zimbabueano e da Suazilândia, mais de 65% de origem e com destino ao Transvaal Oriental para além de, até o ano de 1973, 80% das exportações do cobre zambiano (Stephens, 1986: 132).

As acções armadas concorreram para a perda de confiança, principalmente, no seio dos exportadores e importadores regionais.

Adicione-se o facto de, no ano de 1976, Moçambique, no cumprimento do preconizado pelo Conselho de Segurança das Nações Unidas, ter imposto sanções a Rodésia do Sul, o que custou ao país mais de \$ 57 milhões/ano (Stephens, 1986: 132). Aliás, a diminuição inicial nas receitas foram resultado da aplicação das sanções (Minter, 1998: 343). Segundo Minter (1998: 344), entre Março de 1976, altura da implementação das sanções, e o acordo de Lancaster House de finais de 1979, os efeitos negativos na economia moçambicana foram estimados em \$ 556 milhões, o equivalente a mais de dois anos de receitas de exportações.

Quadro 33. Efeitos directos de sabotagens nos CFM: 1980 – 1992

Equipamento	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92
Locomotivas	5	24	34	37	28	32	59	36	58	27	16	15
Vagões	-	32	61	87	33	97	42	48	262	43	-	-
Pontes destruídas	-	-	-	-	8	5	10	6	6	-	-	-
Linhas destruídas (km)	-	-	-	-	-	145	47	40	12	-	-	-
Pessoal: CFM												
Óbitos	-	1	20	16	20	18	33	16	18	11	3	3
Inválidos	-	30	42	88	50	150	68	59	46	37	3	1
Outros												
Óbitos	-	22	43	20	39	11	71	112	94	-	4	2
Inválidos	-	82	66	108	93	42	153	284	138	-	15	1

Fonte: Nhabinde, 1999: 124

Estas acções não só debilitaram o sistema de transportes no seu todo, como também provocaram o decréscimo da captação de divisas que viabilizassem investimentos em diferentes áreas, contexto que não permitia qualquer sustentabilidade do processo de crescimento/desenvolvimento, assim como a organização do sistema de transportes no seu todo.

Assim, o transporte, particularmente o sector ferro - portuário que antes da independência gerava um excedente de mais de \$ 100 milhões, equilibrando o défice comercial, produzia apenas \$ 17 milhões em 1987 (Abrahamsson e Nilsson, 1998: 193). Aliás, o excedente da receita dos serviços que se situava nos \$37 milhões e que em 1975 permitia fazer face ao défice comercial, em 1977, foi substituído por um défice de cerca de \$ 235 milhões e de \$ 561 milhões em 1980; nos finais de 1980, o mesmo atingia \$ 1 bilião/ano (Minter, 1998: 347); tendo deixado o país sem outro fonte significativa de divisas, para além dos fluxos disponibilizados pelos doadores externos que passaram, em grande medida, a determinar as políticas levadas a cabo no país, o que contribuiu para o descontrolo da dívida que cresceu de \$ 2,7 biliões em 1985, para \$ 4,7 biliões em 1991, altura em que o défice

comercial e de serviços atingia mais de \$ 500 milhões anuais pois, a ajuda disponibilizada era em forma de crédito (Minter, 1998: 343 e 355).

3.2.3. - Transporte Aéreo

Como forma de implementação da gestão e controlo do sector, em Abril de 1976, foi constituída a Direcção de Aviação Civil, que passou a superintender toda a actividade. A DETA passou a subordinar-se ao Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC), em Dezembro de 1978, através da Portaria nº 23/79 (BR 33/79: 110), embora tivesse sido autonomizada, em 1974, e continuasse como um departamento dos SPCFT.

No entanto, uma “*ofensiva política e organizacional*” levada a cabo por Samora Moisés Machel, primeiro presidente de Moçambique, em 1980, leva a detectar “a existência de estruturas carentes de uma definição clara dos objectivos para os quais foram criadas” pois, com a criação da Direcção Nacional de Aviação Civil não ficara claramente definida a área de actuação dos Serviços de Aeronáutica Civil. Impunha-se criar uma estrutura que planificasse, implementasse e assegurasse a gestão e manutenção do património aeroportuário em moldes empresariais (CEDAR, 1987: 64). Como consequência dessa ofensiva, criam-se as Linhas Aéreas de Moçambique (LAM)⁸² (a partir da extinção da DETA e da Empresa Estatal Agência Nacional de Viagens (que operava com aviões ligeiros) e a Empresa de Transporte e do Trabalho Aéreo (TTA), com o património das empresas privadas de táxi aéreo.

São também apontadas como causas da constituição da LAM, o facto da DETA não possuir uma autonomia que lhe permitisse uma boa gestão económica e financeira pois, segundo o regime, verificava-se uma desorganização completa, personificada: i) numa desactualização do sistema contabilístico desde 1977, o que originava a fuga de divisas com a venda de bilhetes⁸³; ii) até 1980, as tarifas domésticas da DETA não tinham sido revistas; e iii) finalmente, o facto dos prejuízos da empresa serem assumidos pelos SPCFT, situação de dependência que se verificava desde a sua constituição e que urgia inverter (BR 46:173).

⁸² O Governo reestruturou a DETA, dando origem à LAM, em Maio de 1980 (Decreto Lei 8/80, do Conselho de Ministros, de 19/11), com um capital de um milhão e duzentos mil contos (CEDAR, 1987:64). Sublinhar que, naquele período (1980), a moeda moçambicana estava fortemente sobrevalorizada.

⁸³ Em 1977, por decreto governamental (30/77), a DETA foi obrigada a declarar inválidos os seus documentos de tráfego aéreo internacional em virtude do aparecimento dos mesmos no estrangeiro, sem que tivessem sido emitidos pela companhia. Ainda que considerados ilegais, estes documentos, através de mecanismos definidos internacionalmente, eram debitados à companhia (BR 98/77: 450).

Aliás, uma marcante instabilidade caracterizou a gestão da DETA de 1975 à 1980, período em que conheceu quatro direcções diferentes (Notícias, 15/5/80), o que foi retirando confiança e credibilidade à companhia, principalmente a nível internacional.

Relacionado com a instabilidade na companhia, em 1977, o Director da Companhia Moçambicana de Aviação Geral (COMAG) consegue *desviar* para o Lichtenstein três aeronaves, tendo-as posteriormente vendido a uma sociedade comercial, aparentemente, sem possuir legitimidade para tal acto (BR 4/79: 11).

No respeitante às operações na companhia, importantes alterações foram introduzidas. Uma mudança assinalável consistiu na alteração de rotas, principalmente nas carreiras internacionais, que passaram a contemplar as intercontinentais, até então operadas pela TAP.

Quadro 34. Carreiras Regulares Internas da DETA: 1975-1980

1975	António Enes, Beira, Inhambane, Lourenço Marques, Nampula, Porto Amélia, Quelimane, Tete, Vila Cabral, Vila Pery, Vilanculos
1976	Angoche, Beira, Cuamba, Inhambane, Lichinga, Maputo, Nampula, Pemba, Quelimane, Tete, Vilanculos
1977-1980	Beira, Lichinga, Maputo, Nampula, Pemba, Quelimane, Tete

Fonte: LAM, Relatórios, Vários Anos.

Quadro 35. Carreiras Regulares Internacionais da DETA: 1975-1980

1975	Blantyre, Durban, Joanesburgo, Lisboa, Matsapa, Salisbúria
1977	Dar-Es-Salam, Joanesburgo, Lisboa, Luanda, Lusaka, Matsapa, Roma
1979	Berlim *, Dar-Es-Salam, Joanesburgo, Lisboa, Luanda, Lusaka, Madrid, Maseru, Matsapa, Roma
1981	Berlim, Blantyre, Dar-Es-Salam, Harare, Joanesburgo, Lisboa, Maseru, Matsapa, Paris, Sófia
1983	Berlim, Dar-Es-Salam, Harare, Joanesburgo, Lilongwe, Lisboa, Lusaka, Maseru, Matsapa, Paris, Sófia
1985	Berlim, Copenhaga, Dar-Es-Salam, Harare, Joanesburgo, Lisboa, Luanda, Lusaka, Maseru, Matsapa, Paris
1986	Berlim, Blantyre, Dar-Es-Salam, Harare, Joanesburgo, Lisboa, Luanda

* Berlim Oriental (ex-RDA - República Democrática Alemã).

Fonte: LAM, Relatórios, Vários Anos.

Importa entretanto referir que no que respeita à configuração e abertura de parte das rotas, principalmente a nível regional, esteve ligada mais aos aspectos políticos que económicos. Tais opções enquadravam-se na implementação de uma política de cooperação regional orientada na luta contra o “*apartheid*” na RAS.

A nível interno, o crescimento do tráfego do transporte aéreo teve o seu expoente máximo, na década de 1980, devido ao impacto que a guerra civil teve sobre as vias de comunicação de superfície, e a pouca disponibilidade do transporte marítimo em se tornar um transporte de passageiros.

Para além da guerra, as calamidades naturais conferiram ao transporte aéreo um papel importante, quase que insubstituível, com a intensificação de acções humanitárias, levadas a cabo por Organizações Não Governamentais (ONG) para acudir a situações de emergência.

Realce aqui também para a “*operação produção*”⁸⁴, que decorreu entre 1982-1984, que envolveu um volume de transporte aéreo massivo de passageiros e carga, do norte ao sul do país e vice-versa.

Nesta fase (anos 1980), o período entre a marcação de uma reserva e a confirmação de voo era bastante largo, pois, a procura do transporte aéreo era tanta que a LAM só vendia bilhetes com requisições oficiais ou a passageiros que os adquirissem em divisas. Era acto normal e recorrente, passageiros com o cartão de embarque serem retirados da sala de embarque por ordens de “*instâncias superiores*” (Tempo, 10/3/85: 17).

Alguns números:

Quadro 36. Passageiros transportados nas carreiras domésticas da DETA: 1975-1980

Ano	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Total de Passageiros	209.000	251.000	189.049	190.049	190.930	235.121	245.499	249.171

Fonte: LAM, relatórios, vários anos.

Quadro 37. Passageiros transportados nas carreiras domésticas da LAM: 1981-1986

Ano	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Total de Passageiros	246.584	342.239	377.303	270.813	152.313	190.069

Fonte: LAM, relatórios, vários anos.

Portanto, em Moçambique, verificando-se o monopólio estatal no transporte aéreo, parte das receitas da LAM eram resultado desse monopólio. Aliás, nesta fase, principalmente para os PVD, as companhias aéreas, contribuíam para o prestígio nacional (Murias, 1989: 12-13).

Assim, no contexto da economia planificada centralmente, com o Estado a usufruir do monopólio dos serviços que a companhia recorria internamente, esta conseguia uma existência sem sobressaltos, pois o conjunto de preços dos serviços no mercado interno eram fixados pela Comissão Nacional de Salários e Preços⁸⁵, e o sistema interno de transporte de passageiros em Moçambique, na sua globalidade, não tinha um *valor de tráfego*, isto é, não produzia resultado economicamente relevante (Voigt, 1964: 48).

⁸⁴ Medida tomada pelo governo de Samora Moisés Machel, que consistia em deslocar das grandes cidades para a província do Niassa, a menos povoada, todo aquele que não tivesse emprego formal ou reconhecido, os chamados improdutivos (Machel, 1987: 103).

⁸⁵ Comissão multi-sectorial composta por várias entidades que estudava e fixava os salários e preços.

Assim, por muito tempo, o transporte aéreo viveu de um mercado interno conjuntural e não corrente ou estrutural, fruto principalmente da guerra, tendo a empresa atingido volumes de transporte aéreo significativo.

3.2.4. - Transporte rodoviário

Como anteriormente se referiu, em Moçambique, durante a dominação colonial o transporte colectivo tinha como finalidade a satisfação dos interesses de uma minoria.

Com a independência tornava-se imperioso a inserção do mesmo na nova realidade socioeconómica, política e cultural visto que, na circulação de pessoas e bens, o transporte rodoviário foi sempre fundamental, não sendo o país, uma área de indiferença para o mesmo⁸⁶.

A situação herdada após a independência incluía, para além de uma transportadora estatal, a Camionagem de Moçambique, ligada aos SPCFT, como se referiu, diversas transportadoras singulares de carga e passageiros, propriedades de portugueses (Diário de Moçambique, 17/01/1986, 29/05/1985; Notícias, 02/06/1978).

Com a revolução desencadearam-se os processos de nacionalização aos quais as empresas de transportes públicos não escaparam.

Em Março de 1978, (quase três anos após a independência), no âmbito da reestruturação do sector a cargo da Comissão Coordenadora dos Transportes Rodoviários (CCTR) constituída em Novembro de 1976 (Diário de Moçambique, 29/05/85 e 12/03/1978), o Estado intervencionou algumas empresas, cujos proprietários tinham abandonado Moçambique, constituindo três empresas estatais para o transporte colectivo, nomeadamente:

i) a Rodoviária de Moçambique Centro (ROMOC), que respondia pelas províncias da zona centro do país (Manica, Sofala e Tete) com sede da cidade da Beira. Na constituição da ROMOC foram integrados alguns veículos dos Caminhos-de-Ferro de Moçambique (CFM-Centro, ex-SPCFT), da Monteiro e Giro (Notícias, 29/07/79), Transportes Mohojone, Auto Viação do Sul do Save e David Garcia Matias (Diário de Moçambique, 17/01/86).

ii) a Rodoviária de Moçambique Norte (ROMON), que respondia pelas províncias da região norte (Cabo Delgado, Nampula e Niassa), sediada na cidade de Nampula em que parte do seu património foi constituído pelas transportadoras Boa Viagem e a Abel dos Santos Rito (Notícias, 02/06/78) e,

⁸⁶ Área de indiferença - área que não resulta afectada nem por força da estruturação de um meio de transporte ou o sistema no seu conjunto, nem por medidas particulares da política de transporte (Voigt, 1964: 48).

a iii) Rodoviária de Moçambique Sul (ROMOS), abarcando as províncias da região do sul (Inhambane, Gaza e Maputo), com a sua sede localizada na cidade de Maputo, que resultou da fusão das frotas e estruturas das empresas Teresa Lino e Filhos, Auto-Viação do Sul do Save e da Majohone Ngonyamo, constituindo uma frota de 107 autocarros (Notícias, 12/03/78).

A estas empresas vieram juntar-se iv) a Rodoviária Moçambique Zambézia (ROMOZA) que já existia desde 1977 (Notícias, 11/04/81), como resultado da extinção da ex-Auto Transporte Zambézia, v) os Transportes Públicos Urbanos (TPU) – Maputo⁸⁷, vi) a Camionagem de Moçambique e vii) a Empresa de Transportes Oliveira, Lda., sediada no distrito de Chibuto, província de Gaza, que não foi nacionalizada ou intervencionada em virtude dos seus proprietários terem permanecido em Moçambique, para além das empresas de assistência técnica, os chamados agentes de marca, sendo de destacar, entre outras, a Pendray Sousa, a Codauto e a Italmo (Diário de Moçambique, 29/05/85).

O objecto destas transportadoras era o transporte intra e inter-provincial, pelo que mantinham delegações nos distritos e províncias onde desenvolviam as suas operações.

Com esta a reestruturação a empresa privada de transporte colectivo Empresa de Transportes Oliveiras, Lda, deixou de cobrir as linhas da província de Maputo passando a operar toda a sua frota na província de Gaza em regime de exclusividade, ficando a ROMOS a operar nas províncias de Maputo e de Inhambane até à Vila Franca do Save tendo Xai-Xai como terminal de trânsito.

Em 1979 (Notícias, 05/12/79; Diário de Moçambique, 05/12/79) na composição da frota do transporte colectivo distinguiram-se as seguintes: i) a Frota Estatal Pública, constituída por todas as viaturas do Estado (empresas estatais) para o transporte colectivo; ii) a Frota Privada Pública, composta por todas as viaturas privadas destinadas ao transporte colectivo e, iii) a Frota Estatal Privativa e a Frota Privada Privativa constituídas por todas as viaturas do Estado e das entidades privadas destinadas ao transporte privativo dos respectivos trabalhadores.

Um estudo levado a cabo pela Direcção Nacional dos Transportes Rodoviários (DNTR) sobre o Tráfego Nacional de Passageiros no mesmo ano (Notícias, 05/12/79; Diário de Moçambique, 05/12/79), indicava que a frota total no país nas sete principais empresas,

⁸⁷ Através do Decreto n° 20/77, de 28 de Abril os Serviços Municipalizados de Viação de Maputo passaram a tutela do MTC com a designação de Transportes Públicos Urbanos. Apenas em 1988, os TPU são juridicamente constituídos através do Diploma Ministerial 140/88 e passaram a designar-se de Transportes Públicos de Maputo, Empresa Estatal (TPM-E.E.) (EMTPM, 2012: 6)

incluindo a frota privada, era de 1.187 viaturas, das quais 754 encontravam-se operacionais, o que representava uma oferta de mais de 40.500 lugares para uma população total, no período de 1978 e 1979, estimada em 11.756.100 e 12.061.757 habitantes, respectivamente. Desse total, cerca de 1.329.131 e 1.363.687 pertenciam às zonas urbanas e os restantes as zonas rurais.

Fontes, Notícias (16/09/80), indicam que apenas em Agosto (1–3) do ano de 1980, foram desenvolvidas algumas acções com vista a reorganização do sector dos transportes rodoviários pelo Ministério dos Portos e Transportes de Superfície, através da DNTR, com a realização do Primeiro Conselho Geral Alargado dos Transportes Rodoviários, órgão que tinha a sua responsabilidade o sector dos transportes rodoviários.

Até aquela altura, não existia uma linha orientadora que pudesse servir de base para o funcionamento das empresas de transporte rodoviário (Notícias, 06/09/80), o que pressupõe a inexistência de políticas direccionadas ao sector. Uma das principais decisões tomadas no encontro foi o desmembramento da Camionagem Automóvel dos CFM e sua posterior integração nas empresas de transporte de mercadorias do sector rodoviário (Diário de Moçambique, 24/11/79).

Aliás, foi neste encontro que procedeu-se a indicação de direcções nas empresas rodoviárias em substituição das Comissões Administrativas, de modo a garantir a sua reorganização e permitir uma gestão correcta.

Foi a partir desta altura que, em apoio ao sector rodoviário, diverso equipamento, constituído integralmente por 268 unidades da marca «*Scania – Marcopolo*», adquirido no Brasil, chegou ao país, nomeadamente autocarros e camiões de tonelage diversa, numa importante acção de investimento que ultrapassou os 60 milhões de meticais (\$1 = 39,00MT) destinados a reforçar a capacidade de transporte do sector rodoviário, quer de passageiros como de carga, para além da instalação pelo fabricante de uma unidade de manutenção em Maputo (Notícias, 20/08/80). Este foi considerado o primeiro investimento de vulto após a independência no transporte colectivo.

Os autocarros, na sua maioria foram distribuídos pelas principais empresas de transporte colectivo, nomeadamente a ROMOC, ROMON e ROMOS (Notícias, 20/08/80). No mesmo ano e mês foram importados mais 10 autocarros para reforçar a frota da ROMOS (Notícias, 23/08/80).

Em Novembro do mesmo ano, mais 40 autocarros com capacidade de 48 lugares cada foram importados para a ROMOC, ROMON e ROMOS, cabendo a cada uma delas,

respectivamente, 20, 10 e 10 unidades, situação que representava um aumento de mais 1900 lugares no conjunto das três empresas (Notícias, 15/11/80).

Refira-se entretanto que até Abril de 1981, a ROMOZA, contrariamente ao que acontecera com as outras rodoviárias do país, desde o seu intervencionamento em 1977, nunca tinha sido beneficiada com novos autocarros. Em 1981, a empresa tinha uma frota nominal de 15 autocarros, dos quais 5 operacionais, para a cobertura dos 15 distritos da província da Zambézia, que era a mais povoada do país (Notícias, 11/04/81). Em Dezembro de 1984, a ROMOZA contava com 25 autocarros dos quais, 16 operacionais (Notícias, 18/12/84).

Quanto ao transporte urbano, em Setembro de 1978, como se referiu, com a extinção dos Serviços Municipais de Viação na cidade de Maputo, constituíram-se os TPU, ano em que começaram a funcionar os primeiros autocarros articulados da série *Ikarus 261*, provenientes da República Popular da Hungria.

No entanto, embora seja reconhecível a acção que demonstrava a importância que o Governo conferia ao transporte rodoviário e o colectivo em particular, no sentido de dotar o sector de meios necessários para o desenvolvimento das operações, algumas situações dificultavam o funcionamento dos transportes colectivos neste período, nomeadamente:

i) A natureza das estradas rurais que não permitia a operacionalidade segura de autocarros convencionais. Por exemplo, em Fevereiro de 1982, a ROMOS possuía uma frota de 193 autocarros, 65 dos quais operacionais. No entanto, 21 linhas estavam paralisadas devido a falta de pneus e mau estado das vias (Notícias, 26/02/82).

2) A inexistência de pessoal qualificado para a gestão do sector; aspecto com impacto significativo na organização e funcionamento das empresas.

A deficiente gestão de recursos pode ser observada pelo facto de, por exemplo, em Agosto de 1980, a ROMOS empregar 1.993 trabalhadores dos quais 255 motoristas para uma frota operacional de cerca de 80 autocarros que, na sua maioria, não funcionavam depois das 17h00 (Notícias, 23/08/80). Por seu turno, a ROMOC, em Setembro de 1981, tinha 690 trabalhadores, para uma frota operacional de 42 autocarros (Notícias, 08/09/81). Em Janeiro de 1986, a ROMOC, com 11 autocarros operacionais, tinha 720 trabalhadores, entre pessoal do tráfego, manutenção e administração (Diário de Moçambique, 17/01/86).

A deficiência de gestão reflectia-se também no desvio de receitas por parte de alguns cobradores e/ou fiscais, da mesma forma que alguns mecânicos e outros trabalhadores das oficinas desviavam e vendiam vários acessórios, cuja falta paralisavam os autocarros. Aliás, a ROMOS, com uma frota de mais de 100 veículos, operando em três províncias, em Agosto de 1980, possuía apenas dois macacos hidráulicos (Notícias, 23/08/80).

Assim, em caso de avaria de um autocarro, era necessário deslocar de Maputo (para qualquer ponto das províncias de Gaza, Inhambane e Maputo), uma viatura com macaco hidráulico ainda que fosse para substituir um pneu. Quando tal acontecia vários trabalhadores das oficinas ficavam parados e sem poderem fazer qualquer tipo de reparação que exigia a intervenção de um macaco (Notícias, 23/08/80).

Esta situação traduzia-se numa privação de transporte a milhares de pessoas pois, inúmeras rotas mantinham-se sem autocarros. Escusado é falar dos inconvenientes que isso acarretava pois, muitos passageiros passavam a noite dentro ou fora de um autocarro paralisado onde calhava. Isto porque depois da substituição de um pneu, o que durava horas até o macaco chegar, o autocarro já não podia seguir para o seu destino, devido à falta de luz motivada por ausência de alternador de voltagem (Notícias, 23/08/80). Esta situação observava-se de igual forma em todas as empresas estatais.

3) Dificuldades de manutenção das frotas. A situação era de tal modo gritante que ameaçava e comprometia seriamente a vida das empresas, dada a fraca capacidade de resposta na assistência técnica aos equipamentos (Notícias, 23/08/80). Aliás, à escassez de autocarros, nem sempre, se devia a questões organizativas das empresas. Um dos factores que a originava era a falta de sobressalentes; o que significa que o investimento levado a cabo no sector não foi acompanhado por um organização eficiente dos serviços de manutenção (Partido Frelimo, 1983: 36).

Como consequência desta situação, por exemplo, a ROMOS, operava em 1980, em média/dia com cerca de 80 autocarros dos 239 que constituam a sua frota nominal. E mesmo dos cerca de 80 autocarros que diariamente operavam nas diversas linhas, mais de metade recolhia antes das 17h00 aos terminais, devido a avarias no sistema eléctrico que não os deixava circular de noite (Notícias, 23/08/80). Assim, em Agosto de 1980, cerca de 20 das 93 linhas de operação de tráfego de passageiros da ROMOS estavam paralisadas por falta de autocarros (Notícias, 23/08/80).

Em Maio de 1981, a ROMOS contava com uma frota nominal de 192 autocarros, dos quais, apenas 78 eram considerados operacionais. Contudo, essa operacionalidade não era contínua durante o período de trabalho. Quer dizer, alguns dos 78 autocarros não circulavam o dia inteiro, por deficiências de vária ordem (Notícias, 23/05/81).

Assim, milhares de passageiros pernoitavam junto das bilheteiras em todos terminais das transportadoras para conseguir uma passagem. Centenas de pessoas chegavam a ficar com o bilhete na mão durante cerca de uma semana sem conseguir embarcar. A justificação para tal situação era de todo conhecida: havia poucos carros a circular devido ao problema da falta

de sobressalentes e pneumáticos que não se encontravam no mercado⁸⁸ (Notícias, 23/08/80), situação que originava a especulação na compra de títulos de transporte devido a escassez de transporte.

As reparações das viaturas eram com base em adaptações mecânicas sem as quais não seria possível se as mesmas tivessem que aguardar pela vinda das peças adequadas (Notícias, 20/04/79).

Por exemplo, em Julho de 1983, trabalhadores da ROMON em Nampula, montaram um autocarro utilizando um chassis e motor de um camião IFA e cabine de Mercedes-Benz (Notícias, 21/07/83). Já em 1979, na mesma empresa novos chassis em carroçarias velhas permitiram a recuperação de carros imobilizados (Notícias, 29/07/79).

Este processo, ainda que não fosse o ideal, permitia a resolução de algumas situações de emergência, permitindo ter frotas a operar embora, as adaptações também não deixassem de constituir fonte de problema.

Um exemplo pode ser observado na ROMOC, onde em 1978, foram recebidos 20 chassis com motores da marca Leyland, cuja montagem foi concluída em 1982: ‘esses carros não deram muito fruto por que as caixas de velocidade eram pequenas em relação a rotação dos motores e acabaram todas por rebentar. Essa foi a conclusão dos técnicos da Leyland’ – Zefanias Maneira, representante da direcção da ROMOC, em entrevista ao Diário de Moçambique (17/01/86).

4) A inexistência de informação estatística, relacionada quer com o país quer com os transportes em particular. Aliás, apenas em Setembro de 1980, levou-se a cabo o primeiro levantamento da situação da assistência técnica de veículos ao nível do país, no reconhecimento das infra-estruturas existentes em cada local e o nível do seu aproveitamento (Notícias, 17/08/80; 06/09/80), quando se sabe que os problemas da mobilidade não podem ser resolvidos apenas por medidas tomadas em relação ao sector dos transportes, necessitando de informação e de indicadores (Spence, 1998: 15).

5) Tarifas com uma forte componente social. Os valores então cobrados eram extremamente baixos e conduziam fatalmente a uma situação de inviabilidade económica da actividade dos transportes rodoviários em geral (Diário de Moçambique, 22/03/1983).

⁸⁸ Embora, desde meados dos anos 1970, em Moçambique, se encontrasse uma das mais modernas fábricas de pneus de toda a África, a *Mabor Moçambique*, valorizada num milhão de contos, que produzia 35 medidas de pneus e câmaras-de-ar quer para viaturas ligeiras como para pesadas. A fábrica era pertença do grupo português Quina, tendo o Governo da então Republica Popular de Moçambique, com as nacionalizações se tornado no maior accionista (EMBAMOC, 1979).

Cálculos então feitos em cada km e por passageiro a ROMOC tinha um défice de 25 centavos. O preço da passagem então praticado pela empresa para uma deslocação entre Beira e Chimoio estava fixado em 10,00MT que, em quase nada diferia do praticado pelos CFM para o mesmo percurso (Diário de Moçambique, 17/01/1986).

Em relação as reclamações sobre os altos custos de manutenção e exploração da actividade transportadora por parte dos operadores singulares, segundo o governo, tal situação não podia constituir justificação plausível por parte dos mesmos para a prática de preços elevados no transporte, quer de passageiros, quer o de carga, uma vez que já existia uma base legal para se constituírem em associações económicas justamente para ultrapassarem aquele problema. Para o governo, muitos privados não tinham peças e sobressalentes na medida em que as suas necessidades não estavam planificadas centralmente e não se podia importar peças e material sobressalente para cada transportador individualmente (Diário de Moçambique, 24/04/83).

6) A guerra civil que se alastrou por todo o país a partir de 1980, destruindo e paralisando as infra-estruturas económicas. A guerra civil, afectou as vias de acesso terrestre, assistindo-se à total ruptura dos transportes de superfície.

Os autocarros de passageiros e os automóveis individuais, eram alvos de constantes emboscadas, pelo que só podiam circular em colunas militarizadas. Por exemplo, em Abril de 1988, 20 motoristas do Departamento de Prevenção e Combate as Calamidades Naturais (DPCCN) e dois da Cruz Vermelha de Moçambique, tinham sido mortos e, 37 camiões destruídos por ataques da RENAMO (Emergency, 3º/1989: 1). Aliás, em 2/3 do território nacional não era possível a circulação rodoviária sem escoltas militares (Minter, 1998: 250).

Assim, desde os princípios de 1982, com a intensificação dos ataques armados a maioria das transportadoras deixaram de operar nas rotas inter-provinciais e em algumas provinciais. Os constantes ataques acabaram por paralisar o tráfego nas três regiões, gerando novos problemas no transporte de pessoas.

Aliás, um dos efeitos da guerra civil no transporte rodoviário foi a redução da sua frota, pública e privada, que decaiu de 8.000 viaturas em 1975, para cerca de 2.000 em 1990, das quais cerca de 400 eram utilizadas para o transporte de passageiros, principalmente nas áreas urbanas (Abrahamsson e Nilsson, 1998: 125 e 239).

Portanto, numa mesma altura em que o Estado aplicou investimentos superiores aos aplicados no período anterior no sector do transporte colectivo, atestados pela extensão do mesmo às principais capitais provinciais e pelo reforço da frota de carros, a guerra atentou contra o sector, nomeadamente, os meios circulantes e as infra-estruturas, mortes de

condutores e operários das empresas, inviabilizando o projecto de sua expansão a nível nacional embora, mesmo assim, o transporte rodoviário, tenha continuado a ser o que mais passageiros movimentava.

3.3. – Síntese final das Políticas Públicas e o Sistema de Transportes Após 1975

No período pós-independência, as políticas na área do transporte colectivo, foram direccionadas na manutenção e formação de *”monopólios protegidos e suportados pelo Estado moçambicano”* (Matos, 2011: 3). A evolução dominante nos transportes colectivos, o seu crescimento estrutural e organizacional, a prioridade foi o investimento estatal em detrimento da actividade singular/privada.

A constituição das transportadoras ROMOC, ROMON, ROMOS e ROMOZA, enquanto empresas estatais de âmbito regional, implicou a fusão de um conjunto de empresas ou estruturas de transporte colectivo que na altura se encontravam abandonadas ou deficientemente geridas. Cada uma das empresas integradas, cujo relacionamento anterior era de rivalidade e competição, tinha a sua própria organização, o que significou que, cada uma delas transportou a sua cultura organizacional.

O surgimento de empresas cuja dimensão de actividade não correspondia de modo algum às suas reais capacidades, quer organizativas, quer das frotas de que à partida dispunham, originou dificuldades na coordenação, quer das frotas como dos recursos humanos e técnicos. Os erros de direcção estatal num sector heterogéneo como os transportes colectivos, com reflexos directos e imediatos na economia e na vida do país, vieram ao de cima, numa altura em que o Estado aplicava elevados investimentos.

Por isso, e muito embora estas empresas tivessem que garantir a cobertura das regiões da sua localização, não havia, à partida, uma capacidade de gestão de grande número de autocarros e respectivos trabalhadores e daí responder às necessidades da nova fase.

Observou-se a preocupação de integrar as diversas empresas, o que era necessário perante a situação que se apresentava no sector do transporte colectivo. No entanto, tal integração, não se mostrou suficiente pois, não foi acompanhada de um estudo profundo, capacidade de gestão entre outros aspectos. O mesmo pode-se referir em relação ao desmembramento da Camionagem de Moçambique, que oferecia um serviço combinado entre o caminho-de-ferro e o transporte colectivo.

Desta forma, não obstante a aquisição de novos autocarros tenha sido uma medida necessária, o certo é que não houve um conhecimento prévio das necessidades e do contexto para o desenvolvimento das operações e gestão das empresas. Como refere Mackintosh (1986: 112-113), “um programa de investimento físico não constitui, por si só, uma estratégia de transporte” embora seja um passo absolutamente necessário para a criação da base de uma melhoria na eficiência dos serviços. Era importante saber como seria usada a nova capacidade, para confrontar e alterar os resultados no mercado do transporte colectivo. Portanto, o investimento não foi acompanhado por uma estratégia (Mackintosh, 1986: 120).

Por outro lado, as políticas no âmbito da (SADCC), em parte, também influenciaram a situação do transporte colectivo em Moçambique.

Alguns ramos de transporte, onde se inclui o transporte e infra-estrutura rodoviária não foram identificadas como unidades a requerer coordenação por parte da SADCC. Como causa desta situação, poderá também apontar-se, em parte, o facto da organização, ter sido financiada maioritariamente por fundos externos, o que de certa forma ditava a sua agenda (Mandaza, 1989: 21). Algumas das alternativas sugeridas pelos estados da região não foram completamente explorados porque não coincidiam com as prioridades dos doadores (Minter, 1998: 357).

Por último, a guerra civil condicionou a disponibilização de financiamentos necessários para a construção de infra-estruturas rodoviárias, pois as prioridades ficaram, praticamente, concentradas na satisfação das necessidades da defesa.

Adicionalmente, as constantes deslocações e concentrações populacionais em áreas seguras, quer a nível interno quer nos países fronteiriços, não permitiam a estruturação de um sistema de transporte colectivo, destacando-se regiões que ofereciam uma grande pressão e outras sem necessidade de transporte.

Por outro lado, o sector privado que estava subdesenvolvido no período colonial não encontrava abertura e não tinha capital ou conhecimentos técnicos e de gestão para o estabelecimento de novos serviços ou indústrias, embora os aspirantes a operadores fossem de longe mais ameaçados pelos ataques da RENAMO do que pelas restrições governamentais (Minter, 1998: 336).

Concluindo, no geral, como defende Minter (1998: 336), ao nível global da economia, “com a guerra, o impacto negativo de cada erro político foi multiplicado muitas vezes”. A incapacidade do Estado em restaurar a economia aos níveis de antes da independência era óbvia (Minter, 1998: 354). Decisões políticas alternativas, ou orientações ideológicas, poderiam ter evitado alguns fracassos. “Mas é pouco provável que pudessem ter tido efeitos

decisivos no curso da guerra”. Tal contexto foi acelerado pela incapacidade de substituir as estruturas coloniais de exploração dos serviços de transporte por novas estruturas funcionais, estatais ou não (Minter, 1998: 336).

Portanto, os problemas enfrentados por Moçambique nesta fase não estavam limitados, para além da falta de capacidade de gestão, apenas e particularmente à sua opção pela ideologia socialista; também eram resultado do conflito regional que fez com que o país ficasse sem disponibilidade de recursos do que por iniciativas específicas falhadas (Minter, 1998: 347).

3.4. – Liberalização Económica e o Transporte

O isolamento que o Estado moçambicano esteve sujeito por parte das organizações financeiras internacionais devido à sua política de desenvolvimento socialista, forçaram o seu Governo a uma maior aproximação com o Ocidente e as instituições financeiras multilaterais.

A necessidade de pedir empréstimos para equilibrar a BP e pagar os juros, como resultado da diminuição das suas receitas, assim como do aumento das despesas militares, das subvenções aos consumidores, às empresas estatais e os salários dos funcionários públicos, colocou ao país a necessidade de uma reorientação política.

Aliás, em 1985, as exportações correspondiam 27% da cifra alcançada em 1981, o que levou a redução das importações em 47% (Abrahamsson e Nilsson, 1994: 23). Já em 1983, o défice no Orçamento Geral do Estado (OGE) fora financiado com a impressão de notas (Abrahamsson e Nilsson, 1994: 46-47).

Esperava-se que com a entrada no BM e no FMI, cujo pedido fora formulado em 1984, pudesse existir o necessário fluxo de apoio. Aliás, a concessão de empréstimos, o perdão e o reescalonamento da dívida estavam condicionados a assinatura de acordos com o FMI e o BM (Zacarias, 1991: 18).

Sendo esta a questão global, o afastamento cada vez maior entre os ideais da Frelimo e a dinâmica interna, tanto política como económica, forçou o Governo de Moçambique a repensar a sua estratégia de desenvolvimento (Zacarias, 1991: 18).

Assim, as conversações iniciadas em 1985, culminaram com um acordo de auxílio e de adopção de um Programa de Reajustamento Estrutural (PRE) em 1987 (Zacarias, 1991: 18). A principal prioridade do PRE era a de reverter o declínio da produção, o que pressupunha a eliminação das distorções dos preços no mercado, limitando o seu controlo administrativo e reduzindo o défice interno e externo (WB, 1985: 369).

Embora se possam tecer críticas aos efeitos derivados das privatizações, o PRE foi a estratégia que permitiu algum aumento da produção.

Quadro 38. Desenvolvimento da produção 1985 - 1991

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
PNB, crescimento (%)	- 7,2	1,1	3,8	5,5	5,1	- 1,3	- 0,2
Agricultura	0,8	- 0,6	7,0	7,2	4,0	1,1	1,9
Indústria	-18,6	- 4,3	8,9	7,5	6,8	- 9,6	- 5,6
Construção	- 4,4	44,8	- 16,0	0,1	3,0	1,5	3,0
Transportes e comunicações	- 11,8	1,7	- 9,8	6,2	10,2	0,5	- 2,3
Comércio e outros serviços	- 6,8	- 0,7	3,5	4,5	4,0	2,5	2,0
PNB, crescimento/capita (%)	- 11,2	- 1,7	1,9	2,8	2,7	- 1,3	- 1,8

Fonte: Abrahamsson e Nilsson, 1994: 51

O PRE implicou assim, uma profunda reestruturação do sistema produtivo e do papel do Estado na economia. Uma das medidas a implementar prendia-se com a reestruturação das empresas estatais e, tanto quanto possível, a sua privatização. As despesas deviam de diminuir através da abolição de subvenções a unidades de produção não rentáveis e da diminuição de subvenções aos consumidores. Deviam ser observados critérios rígidos de rentabilidade. Em última instância o PRE tinha por objectivo liberalizar a economia e deixa-la orientar-se para o mercado, condição prévia para a mobilização dos recursos. A intenção era de criar bases para o desmantelamento do sistema altamente centralizado instalado em Moçambique.

Refira-se entretanto que, os pacotes da reforma económica foram aceites e implementados em condições de guerra e sob a direcção/pressão de credores e doadores externos (Minter, 1998: 336 e 357).

Neste sentido, como reconhece Minter (1998: 336 e 357), embora o país tinha aderido as instituições de *Bretton Woods* em 1986, os reais efeitos do PRE, particularmente no sector do transporte colectivo, foram visíveis com o fim do conflito armado em 1992, altura em que o mesmo, devido o seu elevado custo social, passou a ser designado Programa de Reabilitação Económica e Social (PRES); período fundamentalmente marcado pela reconstrução pós-guerra. Aliás, com a guerra as políticas económicas apenas parcialmente podiam ser eficazes. (Minter, 1998: 336 e 357), visto que ela paralizou a actividade produtiva e quase destruiu toda a infra-estrutura de transporte de superfície, inviabilizando as actividades, na sequência dos ataques armados constantes de que resultavam perdas de vidas humanas e bens materiais com consequências gravosas para o país.

Assim, à adesão de Moçambique as instituições de *Bretton Woods* e a consequente liberalização económica, conduziu a uma grande reestruturação e alterações substanciais ao

nível da comercialização dos transportes, uma vez que as empresas nos diferentes modos, quase na sua totalidade eram pertença do Estado.

Sectorialmente analisa-se de seguida o efeito da liberalização económica nos transportes.

3.4.1.1. - Impacto da Liberalização Económica no sector dos transportes

Com o PRE, várias mudanças foram observadas no sistema socioeconómico de Moçambique. Aliás, a liberalização económica foi seguida de reformas, quer políticas, quer económicas, o que conduziu a alterações substanciais no sistema sócio-económico e político.

No geral, embora se tenha observado um crescimento da economia reflectido no PIB, o principal efeito da liberalização para a economia, sociedade e para o Estado “foi a aceleração da desintegração social e o recurso a estratégias de sobrevivência imediata” (Minter, 1988: 359). Na década de 1980, e princípio de 1990, “o impacto da destruição ultrapassou os mecanismos económicos “normais” e a sobrevivência assumiu prioridade sobre qualquer espécie de desenvolvimento” (Minter, 1998: 335).

Com a actividade económica urbana e rural muito abaixo dos níveis anteriores à independência, a hipótese de se conseguir emprego no sector formal, era muito remota. Adicionado o não funcionamento pleno das instituições públicas, o resultado foi uma economia informal em grande expansão (Minter, 1998: 360; TICIDI, 1981:174) e teve o seu efeito, particularmente, no transporte colectivo.

Aliás, com a viragem para a economia de mercado, as oportunidades de negócio formais e informais, legítimas ou não, ficaram ao alcance de actores singulares de várias experiências e proveniências (Minter, 1998: 359), o que era difícil de concretizar com a estratégia de desenvolvimento centrada na economia planificada. Assim, com o fim desta e da guerra civil, a economia manifestou uma natureza e dinâmica envolvendo cada vez mais lógicas informais que asseguram grande parte do emprego, tanto rural como urbano, criando séria erosão da confiança relativamente à produção interna. Por outro lado, a movimentação das comunidades deixou de ser controlada, observando-se a multiplicação de possíveis destinos assim como de oportunidade para novos negócios, levando ao surgimento de vários operadores no desenvolvimento da actividade de transporte.

3.4.1.1.1. – Transporte marítimo e fluvial

Estas actividades, particularmente no pós - independência, no transporte de passageiros, nunca constituíram prioridades, quer para o sector público, quer para o sector privado, embora tenha observado alguma actividade, mas pouco significativa:

Quadro 39. Transportes Marítimos e Fluviais
Táfego Marítimo Costeiro – Trafego Comercial de Passageiros

Especificaç	Unidade de Medida	Unidades Físicas					Índice de Crescimento (1987=100)				
		1985	1986	1987	1988	1989	1985	1986	1987	1988	1989
Passageiros Transportad	10 ³	-	-	24	35	37	-	-	100,0	145,8	154,2
Embarcaçõe Existentes*	U	-	-	1	2	2	-	-	100,0	200,0	200,0
Embarcaçõe Operacionai	U	-	-	1	2	2	-	-	100,0	200,0	200,0

* Número Médio

n – Dados não apurados

Fonte: INE, 1989: 57

Quadro 40. Transportes Marítimos e Fluviais
Táfego por Águas Interiores

Especificaç	Unidade de Medida	Unidades Físicas					Índice de Crescimento (1987=100)				
		1985	1986	1987	1988	1989	1985	1986	1987	1988	1989
Passageiros Transportad	10 ³	4.887	4.503	4.155	3.365	2.493	117,6	108,4	100,0	81,0	60,0

Nota: Dados provisórios

Fonte: INE, 1989: 57

A liberalização económica teve efeitos, principalmente na cabotagem marítima, na sequência da privatização da única empresa estatal, a Navique.

3.4.1.1.2. – Sector ferro-portuário

Como anteriormente se referiu, os Caminhos-de-Ferro de Moçambique, Empresa Pública (CFM-EP) estão sub-divididos em três regiões, nomeadamente, Centro, Norte e Sul. Com a liberalização, particularmente no pós-guerra, a gestão das unidades portuárias e algumas linhas ferroviárias, progressivamente passaram para a gestão de operadores privados.

Assim, nas regiões Norte e Centro, o governo, através dos CFM-EP, passou a controlar a infra-estrutura e o material rolante ferroviário, tendo ficado as operações sob a gestão de consórcios que congregam as parcerias público privadas.

Importa referir que estes consórcios estão estruturados de tal maneira que os CFM-EP, mesmo não detendo o controlo maioritário das acções, permitem ao Governo, através deles, intervir sempre que ache necessário (USAID, 2008), particularmente nas questões que dizem respeito a oferta de serviço de transporte de passageiros, assim como a supressão ou

eliminação de estações e apeadeiros. Aliás, em Março de 2014, por um período de 5 dias (7 à 11), em virtude da Sociedade de Desenvolvimento do Corredor do Norte (SDCN) ter decidido pela suspensão do comboio de passageiros Nampula – Cuamba (Niassa), alegando a sabotagens das composições de passageiros ao longo da via, que originou um prejuízo avaliado em cerca de \$ 60.000, o Governo reagiu, lembrando a SDCN que aquela era uma matéria que a sociedade não tinha autonomia de decisão; isto é, não podia ter tomado aquela decisão sem o seu aval (O País, 12/03/14).

Assim, no ano 2000, o porto e a linha de Nacala, foram concessionados à SDCN, através do decreto 20/2000 de 25 de Julho. Nesta linha, 49% do consórcio SDCN, são propriedade dos CFM-EP e 51% de interesses privados. O próprio SDCN detém 51% de um outro consórcio, o Corredor de Desenvolvimento do Norte (CDN), enquanto que os CFM detêm os restantes 49% (USAID, 2008: 18).

Em 2010, o grupo empresarial moçambicano *Insitec*, assumiu o controlo da maior parte das participações da empresa que dirigia a SDCN. Ainda no mesmo ano, a participação da *Insitec* no corredor foi alienada à brasileira Vale e, em Março de 2013, o Porto de Nacala passou a ser gerido, por um contrato de dois anos, por uma empresa de capitais moçambicanos e pela empresa CFM-EP, denominada Portos do Norte (Notícias, 14/03/13).

Por sua vez, o Sistema Ferroviário da Beira, constituído pelas linhas de Sena e de Machipanda, até Fevereiro de 2012, esteve concessionado à Companhia Caminhos-de-Ferro da Beira (CCFB). A concessão foi interrompida pelo facto de, segundo o Governo de Moçambique, aquela companhia ter denotado incapacidade financeira para levar a cabo os compromissos assumidos (Notícias, 18/05/12).

Ainda na zona centro, tal como no porto da Beira, a gestão do porto de Quelimane foi concessionada à empresa privada *Cornelder* Moçambique (Notícias, 12/04/13).

Na divisão sul, os CFM-EP continuam a gerir os serviços ferroviários, enquanto empresas subcontratadas gerem alguns terminais portuários, excepção feita, e segundo o Governo por razões estratégicas, aos terminais de combustíveis.

Assim, o porto de Maputo foi concessionado à gestão privada da *Maputo Port Development Company* (MPDC), instituição constituída pelos governos de Moçambique e da RAS em 1996, para a promoção do desenvolvimento do Corredor de Maputo, também no ano 2000. Segundo o governo, no sentido de assegurar que possam ser realizados substanciais investimentos e a concretização do Plano Director de Desenvolvimento do Porto, em 2011, aprovou a extensão do contrato de concessão por um período adicional de 15 anos contados a partir de 2018 (Notícias, 6/05/11).

Quanto à evolução do tráfego de passageiros, de referir que, apesar da liberalização, a guerra civil, numa primeira fase, constituiu um grande constrangimento, apesar da introdução de colunas ferroviárias militares, com a presença de tropas tanzanianas e zimbabueanas nas regiões norte e centro e, por outro lado, pelo facto de algumas operações ferro – portuárias terem ficado sob a gestão de empresas sul-africanas, país que garantia a logística militar da RENAMO.

Quanto ao transporte de passageiros, a sua oscilação, com tendência a uma queda, foi uma constante no serviço ferroviário.

Quadro 41. Passageiros transportados pelos Caminhos-de-Ferro de Moçambique

Unid Med	Taxas de crescimento								
	1985	1986	1987	1988	1989	1986	1987	1988	1989
10 ³	6.695	6.750	4.236	2.839	2.617	0,8	-37,2	-33,0	-7,8

Fonte: Comissão Nacional do Plano/Direcção Nacional de Estatística, 1989:16

Como se pode constatar, com a intensificação da Guerra Civil, a queda do transporte ferroviário de passageiros foi uma realidade ao nível do país.

Quadro 42. Tráfego ferroviário de passageiros (1995-2001)

Descrição	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Passageiros (10³)	5.475	5.677	6.820	4.573	4.043	2.895	2.774
Nacional	5.447	5.643	6.784	4.539	4.007	2.875	2.738
Internacional	28	35	36	34	36	21	35
Sistema Norte							
Nacional	1.049	903	1.252	824	976	886	973
Internacional							

Fonte: INE, 2001: 31

Quadro 43. Tráfego ferroviário de passageiros (2002 – 2006)

Descrição	2002	2003	2004	2005	2006	2006
Tráfego total						
Passageiros (10³)	2.659	1.550	1.642	1.764	2.073	1.726
Nacional (10 ³)	2.625	1.538	1642	1764	2.073	1.726
Internacional (10 ³)	34	13	0	0	0	0
Sistema Norte	812	677	839	561	601	567
Nacional (10 ³)	812	677	839	561	601	567
Internacional (10 ³)	0	0	0	0	0	0

Fonte: INE, 2007: 23

Quadro 44. Produção do transportes ferroviário de passageiros, 2008 -2009

Transporte de passageiros	Unidade de medida	Produção		Variação (%) 2008/2009
		2008	2009	
Passageiros transportados	10 ⁶	205.1	295.5	25.8
CFM - Norte		0.2	1.4	
Passageiros transportados	10 ⁶	542.7	711.2	31.1

Fonte: INE, 2010a: 29.

Com o fim da guerra civil observa-se uma certa revitalização do transporte de passageiros mas, que não consegue alcançar, como se observa, os níveis anteriores, em parte,

pelo predomínio do transporte rodoviário. A variação dos passageiros é uma constante, com os números a demonstrarem que o modo ferroviário não constitui o meio de transporte fundamental para a movimentação de passageiros. Aliás, se no período colonial o mesmo servia, fundamentalmente, para o transporte de mineiros e outros trabalhadores de/para os países vizinhos, no contexto actual não existem composições ferroviárias para o transporte internacional de passageiros, estando essa actividade circunscrita ao nível interno.

3.4.1.1.3. – Transporte Aéreo

Um dos aspectos significativo, no quadro do processo de liberalização, foi o facto da mesma ter levado o Governo a retirar o suporte político que a LAM detinha enquanto empresa estatal.

Assim, em 1992, o governo liberalizou o tarifário doméstico, que passou a ter em conta o preço de combustível, a inflação e a desvalorização. Esta decisão teve reflexos imediatos no decréscimo do tráfego. Em consequência, criaram-se pela primeira vez na LAM, várias e diferentes tarifas, nomeadamente as de excursão, de grupo, entre outras.

Por “*recomendação*” do BM e do FMI, o governo, em 1995, lançou um concurso para à alienação de 51% do património da companhia avaliado em \$ 22.108,00, com um limite mínimo de 20% e máximo de 30% do capital social da empresa, para capitais estrangeiros (UTRE, 1997: 1).

Foram apontados como objectivos da privatização da LAM, aspectos como a introdução de alterações profundas de organização, nomeadamente, a promoção do saneamento financeiro e o reforço de capitais próprios, aumento e diversificações a oferta, com padrões e níveis aceitáveis internacionalmente de forma a aumentar a sua eficiência, competitividade e qualidade na prestação de serviços; assegurar a participação de investimentos privados nacionais e estrangeiros que permitissem tais objectivos, abrindo acesso a novos mercados, mediante, entre outras acções, alianças estratégicas (UTRE, 1997: 2).

Em Dezembro de 1996, o Conselho de Ministros revogou o Diploma Ministerial nº 59/81 sobre a comercialização do transporte aéreo, eliminando as restrições que existiam para os operadores nacionais e estrangeiros na emissão de bilhetes, o que até então constituía monopólio da LAM.

O Decreto 50/96 de 12/11, do Conselho de Ministros, tinha já anulado a decisão que só permitia aos moçambicanos e estrangeiros residentes com mais de 10 anos a pagarem as tarifas de viagem em moeda local, sendo extensiva a todos os que no país se encontravam.

Como consequência, numa primeira fase, devido ao incremento dos preços e posteriormente ao fim da guerra da guerra civil em 1992, regressando o hábito das pessoas viajarem por via rodoviária, observou-se a queda da procura dos serviços da LAM no mercado nacional, o que também demonstra que em Moçambique, o avião, embora com significativa quota de mercado, não é um meio de deslocação por excelência, em parte, devido ao seu elevado custo.

Quadro 45. Tarifas Médias de Transporte MT/PKM
Taxas de Crescimento

	Unidade de Medida	1985	1986	1987	1988	1989	1986	1987	1988	1989
Ferroviário	MT/PKM	0,8	0,8	3,0	4,7	10,2	0,0	299,9	55,0	118,4
Rodoviário	MT/PKM	0,7	0,7	3,0	4,6	4,6	0,0	320,7	54,8	0,5
Marítimo	MT/PKM	0,7	0,7	3,0	5,4	5,6	0,0	300,0	81,3	3,4
Aéreo	MT/PKM	4,8	6,9	27,4	42,5	57,8	42,7	300,0	55,0	36,1

Fonte: INE, 1989: 16

Como pode-se observar no quadro acima, constata-se, nesta fase, um grande incremento no preço dos transportes com o aéreo a ter o maior destaque embora, como se referiu, o país não possa ser considerado, uma área de indiferença para este meio.

Aliás, dados estatísticos indicam que a companhia, anualmente, tem conhecido um crescimento na percentagem de passageiros, facto derivado aos elevados investimentos, particularmente no sector mineiro que levou a entrada de uma taxa considerável de expatriados no país.

Quadro 46. Linhas Aéreas de Moçambique: Tráfego aéreo – comercial por ano

Descrição	Unidade de Medida	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Passag. Transportados	10³	284	285	300	353	380	417
Nacional	10 ³	184	182	194	229	257	284
Internacional	10 ³	100	104	106	124	123	133
Linhas exploradas	Nº médio	15	16	15	15	14	14
Nacional	Nº médio	7	8	9	9	9	9
Internacional	Nº médio	8	8	6	6	5	5

Fonte: INE, 2007: 34

Mesmo a nível internacional, à liberalização teve efeitos nas operações da companhia, tendo as suas carreiras ficado confinadas ao nível da África Austral.

Quadro 47. Carreiras regulares internacionais da LAM, 1986-1996 e 2012

Ano	Carreiras
1986	Berlim, Blantyre, Dar-Es-Salam, Harare, Joannesburg, Lisboa, Luanda, Paris
1988	Dar-Es-Salam, Harare, Joannesburg, Lilongwe, Lisboa, Madrid, Paris
1990	Dar-Es-Salam, Harare, Joannesburg, Lisboa, Paris
1992	Harare, Joannesburg, Lisboa, Paris
1994	Harare, Joannesburg, Lisboa, Paris
1996	Durban, Harare, Joannesburg, Lisboa,
2012	Adis Ababa, Cape Town, Dar-Es-Salam, Durban, Harare, Joannesburg, Luanda, Nairobi

Refira-se entretanto que, embora o transporte aéreo doméstico tenha sido liberalizado desde 1996, a LAM, em termos práticos, continua sendo a única operadora. Aliás, o Decreto 37/2009 (52) “invoca a necessidade imperiosa de se manter pelo menos uma empresa de bandeira nacional, sob propriedade ou protecção do Governo que garanta a sua operacionalidade em momentos que desafiem a soberania e a unidade nacional, mesmo que tenha que agir fora das regras do mercado”. Este posicionamento deve-se ao facto da LAM não ter capacidade de competir com as outras companhias da região e do mundo que entrariam no mercado, caso houvesse acordos nesse sentido.

Aliás, num seminário em Março de 2014, a Confederação das Associações Económicas de Moçambique (CTA) pressionou o Governo no sentido de liberalizar o transporte aéreo, em virtude do monopólio do mercado por parte das LAM, estar a concorrer para o estrangulamento do desenvolvimento da aviação civil e do turismo no país, instando o Governo a limitar-se a garantir a segurança aérea e fiscalização da actividade, e não a proteger a companhia de bandeira. Alertava a CTA que o monopólio pelas LAM “faz com que as tarifas cobradas pelo transporte de passageiros e cargas sejam altas, quando comparadas com as aplicadas na região e no mundo” o que constituía barreira aos cidadãos estrangeiros de classe média que quisessem entrar no país através da companhia, visto que “os sectores da aviação civil e do turismo estão 100% relacionados”. Nota-se que o regulador assume múltiplas funções e algumas são por vezes conflitantes. Alertava a CTA que as políticas excessivamente protectoras não elevam a aviação civil nem o turismo, sublinhando que os países – modelo no desenvolvimento são os que promovem a competição e não práticas monopolistas e abrem-se para a região e para o mundo (O País, 21/03/14).

Defendia também a CTA que a política proteccionista do Governo visando assegurar os lucros à companhia estatal era, para os empresários, maléfica e que “com a implementação plena de políticas de liberalização, a LAM transformar-se-ia num provedor de serviços competitivo e eficiente” visto que a falta de concorrência deixava a empresa estatal numa posição confortável, o que prejudica os clientes, para além de que o desenvolvimento da

aviação civil no país não progride ao mesmo ritmo da economia, o que constituiu um índice claro de que a aviação está estrangulada (O País, 21/03/14).

3.4.1.1.4. - Transporte Rodoviário

Um dos impactos da liberalização económica foi a privatização do que restava das empresas estatais, nomeadamente, a ROMOC, a ROMON, a ROMOS e a ROMOZA.

Particularmente em relação ao transporte colectivo, face à destruição a que o mesmo esteve sujeito e a sua inexistência em muitas regiões, um dos aspectos inerentes a liberalização da sua comercialização, foi o aparecimento de operadores informais ou ilegais, designados de "Chapas"⁸⁹.

Assim, dada a escassez de transporte, a liberalização originou um contexto de desregulamentação que passou a não importar quem era o operador e que itinerário seguia ou tinha (Antoine, 1998: 57).

Esta emergência foi determinada principalmente, pela incapacidade de resposta, por parte das empresas privatizadas de então no aproveitamento do mercado. Aliás, nesta fase, apenas a cidade de Maputo tinha uma empresa de transporte colectivo urbano. Assim, o sector ilegal ou paralelo nasceu a partir da inexistência dos serviços em grandes regiões do país.

Aliás, no geral, as privatizações, quer devido ao contexto de guerra civil, quer dos condicionalismos impostos no âmbito do PRES, não dependeram da existência de operadores capazes e com recursos para actuarem neste sector.

Assim, devido ao facto da liberalização do sector dos transportes colectivos ter sido *repentina*, como consequência, muita gente passou a desenvolver esta actividade sem que tivessem condições para tal, o que prejudic(a)ou todos os transportadores.

Observou-se, portanto, a participação de pessoas de diferentes segmentos populacionais como gestores, proprietários ou co-proprietários de empresas de transporte colectivo, sem que tivessem assegurado os devidos recursos para o desenvolvimento da actividade, incluindo nos médios e longos percursos (Antoine, 1998: 55). Deixou-se e incentivou-se a aquisição de viaturas particulares sem que os proprietários estivessem preparados ou licenciados para o desenvolvimento da actividade (Figueiredo e Figueiredo, 1996).

⁸⁹ A designação "*Chapa*", inicialmente "*Chapa 100*" provém do facto de nos primórdios do envolvimento de privados na actividade e de uma forma aberta (1986), particularmente na cidade de Maputo, independentemente da distância percorrida pelo passageiro, dentro do perímetro da cidade, o valor a pagar era sempre o mesmo: 100,00MT.

Por outro lado, o acelerado crescimento urbano e a necessidade de aprovisionamento de serviços, originou dificuldades em planificar e programar os transportes em harmonia com o crescimento rural e urbano. Aliás, a Guerra Civil resultou numa rápida expansão das cidades requerendo um desenvolvimento acelerado de diferentes serviços (Wuyts, 1978: 10), particularmente dos transportes colectivos, principal meio para a mobilidade das comunidades.

O surgimento de inúmeros transportadores, à prior, poderia conduzir para uma análise que confirmasse o desenvolvimento do sector, o que pode não corresponder à verdade pois, passou a observar-se uma maior presença nas rodovias de carrinhas de caixa aberta no transporte colectivo⁹⁰, actualmente designadas de “*My Love*”⁹¹ quer no meio urbano e principalmente no meio rural, quando o maior benefício da liberalização deveria centrar-se nas comunidades que deveriam usufruir de um vasto leque de serviços, cuja produção fosse submetida a uma economia de escala (Matto e Sauve, 2004: 300).

O país passou de uma lógica normativa de desenvolvimento da actividade publica no sector dos transportes, com os diferentes operadores a seguirem critérios únicos definidos pelos poderes públicos a uma lógica estritamente mercantil que proporciona aos novos operadores, de uma forma artesanal a desenvolverem a actividade, tentando rentabilizar no máximo as suas viaturas (Antoine, 1998: 57).

Ante a gravidade do problema de transporte colectivo que se ia acumulando, tentou-se abordar a questão mediante a intervenção pública no sector com a revitalização da empresa TPU em algumas capitais provinciais. Esta intervenção, sem dúvida, se dá de uma forma dispersa, atomizada, e por conseguinte, descoordenada.

Aliás, o PRES ao trazer aspectos como a auto-suficiência, privatização das empresas públicas e o desinvestimento estatal, pressuponha também que o Governo regulamentasse e fiscalizasse os operadores de transporte; controlo e manutenção da infra-estrutura (Kwakyé e Fouracre, 1998: 69), pois, a privatização das empresas públicas ou estatais, modificara de uma forma profunda o sistema institucional (Barbieux e Gregoire, 1998: 25).

⁹⁰ Esta prática, embora fosse anterior a liberalização económica, foi mais visível e menos reprimido nesta fase.

⁹¹ O termo “*My Love*”, provém do facto dos passageiros, estando na viatura, não têm onde se apoiar, quer na movimentação das viaturas, quer na hora do embarque ou desembarque. Homens e mulheres de proveniência estranha juntam-se em abraços, tudo em busca de segurança. As carrinhas também são designadas de “Ver Moçambique” pelo facto de permitirem aos viajantes a contemplarem tudo durante o percurso. O termo empregue é um empréstimo que vem da designação de um programa televisivo que mostra a realidade dos moçambicanos de lés-a-lés: O “Ver Moçambique”. Para outros, as carrinhas de caixa aberta chamam-nas de “varandas”, pois faz-se uma analogia de viajar num sítio aberto, a estar-se em casa numa varanda a deleitar-se com a brisa. É assim que os moçambicanos se divertem com as suas próprias dificuldades, face à dura realidade da falta de transporte colectivo (Notícias, 27/06/14).

No entanto, as privatizações ocorreram sem que houvesse uma modificação do sistema institucional nos diferentes sectores socioeconómicos.

Assim, com o PRES, as estratégias ao nível do sector, não visaram a preservação e a melhoria das infra-estruturas e meios existentes de forma a permitir uma concorrência real e um interface dos meios de transporte quer urbanos quer os de médio ou longo curso e não se elaborou um plano nacional dos transportes onde os mesmos estivessem enquadrados (Antoine, 1998: 55).

A base institucional da economia estava ainda por estabelecer (Minter, 1998: 358-359) pois, a legislação nacional, muito dela proveniente do período colonial, não sofrera as necessárias medidas de actualização, ajustadas a evolução. Por exemplo, até 1983, a legislação a regulamentar a actividade de transporte colectivo era datada de 1961, com algumas alterações feitas em 1973, no Regulamento de Transporte em Automóveis (Diário de Moçambique, 14/05/1983). Até a aprovação do Decreto 11/2009 de 29/05, o código de estrada que vigorou no país, estava em implementação desde 1954, que era tido como não estando harmonizado com a legislação de grande parte dos países da *SADC*, organização de que o país é membro (Domingo, 13/03/2011).

Não se observaram assim, mudanças significativas na legislação que tivessem em conta a sociedade, o meio ambiente e o sector dos transportes em si. Não havia, portanto, uma capacidade e estruturas institucionais capazes de apoiar as iniciativas económicas, quer públicas quer privadas. O resultado desta situação foi a (i) a inexistência de um quadro institucional e regulamentar; (ii) a não melhoria do quadro jurídico do exercício da actividade de transportes; (iii) não se controlou a evolução do parque motorizado; e (v) o Estado teve dificuldades em financiar as infra-estruturas rodoviárias, urbanas incluídas (Antoine, 1998: 55).

Consequentemente, observou-se uma perda da capacidade, habilidade e flexibilidade da governação para resolver os problemas no sector do transporte colectivo e por parte dos cidadãos, coloca(va)-se a sua falta de poder para melhor influenciar as acções do governo nesta área (Daniel, 2008: 6).

Esta ineficácia do Estado prejudicou as perspectivas das empresas legalmente estabelecidas, principalmente nos centros urbanos visto que, no meio rural, os ataques da Renamo constituíam o obstáculo mais substancial no serviço do transporte colectivo (Minter, 1998: 362).

Esta é uma situação que ao reflectir um dos impactos da liberalização económica, e de uma forma específica no sector do transporte colectivo, deriva do pouco conhecimento daquilo que eram as exigências e consequências com a mesma.

Assim, embora as mudanças económicas induzidas pelo PRES tenham revitalizado a economia, ao mesmo tempo, também foram portadoras de problemas, tais como, a desvalorização da moeda que afectou o poder de compra, originando dificuldades de muitos serviços, a importação de peças sobressalentes, assim como no fornecimento de veículos, provocando a queda dos rendimentos dos operadores e o aumento dos custos para os passageiros (Bolade, 1998: 88).

Portanto, a desvalorização afectou empresas que realizavam apenas actividade de transporte interno e não podiam exportar essa desvalorização para a obtenção de possíveis ganhos, estando os seus rendimentos dependentes dos seus clientes que também enfrentavam uma crescente pressão no respectivo salário (Barbieux, 1998: 22).

Consequentemente, o envolvimento do Governo no desenvolvimento do transporte colectivo no pós-guerra foi substancialmente menos extensivo que no pós-independência; quando, eventualmente se esperasse o inverso por se tratar de um período de reconstrução em resposta as rápidas mudanças socioeconómicas e pelo facto das forças de mercado por si só, não terem sido suficientes para a reconstrução da economia que fora devastada por essa mesma guerra (Akaha, 1990: 3), para além de que as empresas de transporte colectivo existentes encontravam-se num contexto menos favorável, relativamente as do pós-independência, uma vez que o transporte individual não era frequente, assim como o predomínio dos informais, e a dependência face aos transportes colectivos era mais elevada (Gomide e Galindo, 2013: 28).

Aliás, alguns dos principais problemas com que o sector se depara nesta fase estavam também, muito relacionados com as destruições que a guerra civil provocara ao sistema de transportes, nomeadamente, a forte descapitalização das redes como resultado da ausência de investimentos. Note-se que, no final da guerra civil a situação da rede de estradas era muito deficiente. Em 1990, apenas 15% das rodovias do país eram transitáveis (Abrahamsson e Nilsson, 1998: 238).

Provavelmente, o momento da retirada do Estado no processo de comercialização do serviço de transporte colectivo parece não ter sido oportuno, pois os actores nacionais envolvidos, ainda não tinham atingido uma fase sólida; o que gerou e gera uma anarquia no sector.

Eventualmente, teria sido mais positivo utilizar para o sector, uma estratégia de liberalização gradual, sugerindo a sua regulamentação numa forma mais restrita, contexto que poderia ter conduzido a melhores resultados pois, com o PRES, desapareceu o embrião do estabelecimento e desenvolvimento de um sistema de transporte colectivo no país (Resolução 37/2009).

Aliás, uma das maiores críticas dos programas de ajustamento estrutural e de desenvolvimento africanos é o facto dos mesmos não terem prestado a devida atenção as necessidades da maioria dos cidadãos, nomeadamente, as comunidades vulneráveis, no que se refere a facilidades básicas que os permitam participar e fazer face as suas necessidades (Menfistu e Mfikirwa, 1997: 61).

De uma forma geral, a guerra atentou contra o sector, embora, mesmo assim, o transporte rodoviário, tenha continuado a ser o modo de transporte mais solicitado pelos viajantes.

Quadro 48. Produção dos principais serviços de transportes

Passageiros Transportados	Unidad Medida	1985	1986	1987	1988	1989
Ferroviário	10 ³	6.695	6.750	4.236	2.839	2.617
Rodoviário	10 ³	76.450	77.000	66.110	68.063	62.064
Marítimo	10 ³	4.887	4.503	4.179	3.400	2.530
Aéreo	10 ³	211	249	220	243	243

Fonte: INE, 1989: 16

**Quadro 49. Transportes Rodoviários
Táfego Público Colectivo de Passageiros
- Principais – Empresas**

Especificaç	Unidade de Medida	Unidades Físicas					Índice de Crescimento (1987=100)				
		1985	1986	1987	1988	1989	1985	1986	1987	1988	1989
Passageiros Transportad	10 ³	76.450	77.000	66.110	68.063	62.064	115,6	116,5	100,0	103,0	93,9
Viaturas Existentes*		n	n	n	n	612	n	n	n	n	n
Viaturas Operacionai	U	n	n	n	n	217	n	n	n	n	n
Disponibilid Técnica*	*	n	n	n	n	35	n	n	n	n	n

* Número Médio

n – Dados não apurados

Fonte: INE, 1989: 43

Por outro lado, como em seguida se faz referência, ao nível global da economia, os investimentos levados a cabo no sector dos transportes, continuaram a priorizar quase exclusivamente ao sector ferro – portuário, tal como se observou no período colonial.

Assim, os recursos para o desenvolvimento da rede de transportes interna, em particular os meios e infra-estrutura rodoviária são escassos (Minter, 1998: 358).

3.5. – Factores determinantes dos Investimentos no Sector dos Transportes em Moçambique

No presente ponto faz-se a identificação das determinantes dos investimentos no sector dos transportes no Moçambique independente, particularmente no período pós-guerra. A focalização deste período deve-se ao facto de, depois de décadas de quase insignificante afluxo de capital internacional, observar-se neste período, o surgimento de um intenso fluxo de IDE, para além de que, no período anterior, a Guerra Civil não ter viabilizado investimentos de vulto e as poucas iniciativas do Estado e de organismos bilaterais terem sido inviabilizadas por essa mesma guerra (Costa, 2009: 81).

Assim, o seu fim assim como as reformas económicas, criaram confiança entre os investidores. O país foi visto com elevadas expectativas pela sua estabilidade política e económica, assim como a abertura do mercado, incluindo o de capitais, trazendo novas perspectivas de crescimento e prosperidade (Costa, 2009: 81). A descoberta de consideráveis reservas de recursos naturais, nomeadamente, o gás, o carvão mineral, entre outros, tornaram o país um destino privilegiado do IDE com efeitos na sua estrutura de transportes. Daí que seja importante observar como este fluxo de IDE influencia a estruturação do sistema de transportes em Moçambique particularmente no que respeita ao transporte de passageiros. Observe-se, sectorialmente, as determinantes do investimento.

3.5.1. - Sector fluvial e marítimo

Este sector, no transporte de passageiros, tem conhecido algum investimento, principalmente nas pequenas travessias, continuando, contudo, com uma abrangência pouco significativa pois, mesmo nessas travessias, observa-se uma escassez de meios e operadores envolvidos. Aliás, a própria política dos transportes (Resolução 5/96), define que “os transportes fluvial e marítimo participarão na movimentação de pessoas em travessias e ligações de ilhas e penínsulas com a parte continental”, apesar da Resolução 37/2009, inerente a Estratégia de Transporte Integrado refira que, “por inerência, lógica, complementaridade e competitividade, o transporte marítimo é por excelência a opção de primazia para Moçambique”.

Assim, embora o transporte marítimo e fluvial de passageiros observe um constante incremento ao nível do país, continua sem oferecer qualquer tipo de concorrência aos outros meios no transporte de passageiros.

Quadro 50. Produção nacional do transporte marítimo de passageiros

Descrição	Unidade de Medida	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Transporte de passageiros	10 ⁶ PKm	22.921	23.998	21.510	24.606	27.501	29.945
Marítimo	10 ⁶ PKm	10	11	30	19	9	9

Fonte: INE, 2007: 10.

Quadro 51. – Principais investimentos globais no sector fluvial e marítimo

Projecto	Dono	Valor	Financiador	Duração
Aquisição de 5 embarcações com capacidade para 93 passageiros e um <i>ferry boat</i> ⁹²	Transmarítima ⁹³	\$ 7.400.000,00	Governo de Moçambique	2009
Aquisição de 2 embarcações com capacidade para 70 passageiros	Transmarítima		Governo de Moçambique	2009
Aquisição de três navios mistos, dois com capacidade até 720 toneladas	Transmarítima		Governo de Moçambique	2011
Aquisição de um barco com uma capacidade para 80 passageiros e 90 ton. de carga bruta	Transmarítima	134 milhões de meticais	Governo de Moçambique	2012
Aquisição de uma embarcação com capacidade de 3,5 toneladas	Governo de Moçambique	3 milhões de meticais	Governo de Moçambique	2011

Fonte: Notícias, 23/06/09, 17/08/09, 29/07/11, 06/09/11; O País, 20/08/09, 21/08/09; Diário de Moçambique, 21/08/09.

Embora os investimentos demonstrem uma preocupação na revitalização da actividade de transporte de passageiros, pela dimensão do país e com uma costa marítima de cerca de 2.700km e várias águas interiores, os mesmos mostram-se como sendo insignificantes.

Aliás, a Resolução 37/2009 (48), reconhece que as principais razões que contribuem para a não observância da actividade de cabotagem regular ao longo da costa, de entre várias, resumem-se em: i) ”questões estruturais induzidas pela guerra e pelas privatizações das empresas estatais”; ii) “inexistência de frota nacional”; iii) “ausência de mercado de

⁹² Com capacidade para o transporte de 190 passageiros e 20 viaturas ligeiras (O País, 21/08/09).

⁹³ A Transmarítima, é a empresa estatal, que garante as ligações marítimas e fluviais em diferentes pontos do país.

fretamento” iv) “legislação restritiva”; e v) “ausência de incentivos”, realçando a necessidade de tomada de medidas indutoras que possam cativar “a participação do sector privado no sistema de transporte marítimo de cabotagem”.

Quanto ao transporte fluvial, a utilização efectiva deste modo de transporte pressupõe “a existência de infra-estrutura básica envolvendo dragagens, sinalização e terminais” (Resolução 37/2009: 49), de que Moçambique não dispõe no contexto actual.

Assim, exceptuando os investimentos públicos que são levados a cabo, estes modos de transporte encontram-se fora das estratégias do sector privado no transporte de passageiros de médio e longo curso.

Aliás, estas iniciativas de investimento governamental, se deparam sempre com uma grande resistência dos pequenos operadores privados. Por exemplo, quando o Governo decidiu alocar barcos de maior capacidade nas pequenas travessias, com o fim de acabar com o perigo que os pequenos operadores representam, estes contestaram a decisão argumentando que os seus empregos estavam a ser posto em causa. A solução foi deixá-los a continuar a operar com todos os seus defeitos incluindo a insegurança.

Assim, regra geral, os passageiros são transportados em pequenas embarcações, maioritariamente sem condições adequadas para o efeito, colocando em perigo a sua vida.

Aliás, inúmeros cruzeiros que escalam vários locais turísticos na costa de Moçambique, deparam-se com dificuldades nos serviços de *transfer* dos seus passageiros porque os pequenos barcos dos operadores locais não oferecem facilidades e nem a segurança desejável para estas operações, perdendo-se assim uma oportunidade de criar ou aumentar a renda (Resolução 37/2009: 59).

Por exemplo, no ano 2009, estava referenciada a existência de cerca de 3.460 pequenas embarcações ao nível da província de Nampula, que se dedicavam ao transporte de passageiros, muitas delas sem disporem de condições adequadas para tal (Governo da Província de Nampula, 2010: 44), situação que se replica em todo o país.

Para além dos investimentos mostrarem-se insignificantes, as barças são construídas e metidas nos rios, lagos e mares, sem o controlo da instituição de tutela, neste caso a Administração Marítima, navegando sem preencher nenhum dos requisitos de segurança para quem se faz à água.

Aliás, em Maio de 2011, a Administração Marítima na província de Sofala ordenou a destruição de embarcações que se encontravam em péssimas condições de conservação e que eram usadas para o transporte de passageiros, por colocarem em perigo a vida humana (Notícias, 11/05/11).

Assim, em muitas regiões, incluindo as atravessadas por grandes rios, o único meio de transporte é a canoa tradicional que, muitas vezes, principalmente quando se observa mau tempo, não é recomendável a sua utilização e estas regiões ficam praticamente isoladas.

Como consequência desta situação, tem-se observado a perda de inúmeras vidas humanas, muitas delas não reportadas nas vias oficiais.

Por exemplo, entre os dias 27 e 28 de Junho de 2009, 7 pessoas idas da Ilha de Quilua, morreram num naufrágio em Angoche na província de Nampula, e 4 desapareceram (Notícias, 02/07/09); antes, no mesmo mês, ainda em Angoche, 6 pessoas, num total de 17, perderam a vida também num naufrágio de uma embarcação que vinha das ilhas Meluco (Notícias, 29/06/09).

A 18 de Agosto de 2009, no Lago Niassa, no posto administrativo de Meluluca, uma barça que devia transportar no máximo 12 pessoas, pôs-se a navegar com 48 passageiros, portanto, quatro vezes mais que a sua capacidade, tendo naufragado por não ter resistido ao excesso do peso. Como consequência, perderam a vida 16 passageiros (O País, 19/08/09; Diário de Moçambique, 20/08/2009; Notícias, 20/08/09; Domingo, 23/08/2009;). Aliás, tal como se observa no transporte colectivo, esta, é uma das consequências da tentativa de obtenção de elevadas somas monetárias numa única viagem.

Na madrugada do dia 11 de Junho de 2014, uma embarcação, denominada Tambo-2, que fazia o trajecto Chinde-sede a Mitange, no Posto administrativo de Micaune naufragou na foz do rio Zambeze, originando a morte de 21 pessoas e o desaparecimento de outras dez de um total de 56 que seguiam a bordo, numa lotação acima da sua capacidade, para além de 250 kg de bagagem e mercadoria diversa (Notícias, 14/06/14 e 01/07/14).

Um outro exemplo deu-se no dia 12/06/14, quando uma embarcação de passageiros e carga, que levava a bordo 35 pessoas, naufragou no rio Muendiwe, quando saía da localidade de Morrua em direcção ao Posto Administrativo de Micaune, no distrito de Chinde, província da Zambézia, tendo como resultado o desaparecimento de 27 passageiros (O País, 13/06/14).

Por outro lado, o envolvimento na actividade por parte de pequenos operadores, para além de se apresentar caro ao bolso dos cidadãos, apresenta sérias limitações em termos de capacidade, facto que concorre para o elevado custo de vida que se observa em algumas regiões costeiras, principalmente nas ilhas⁹⁴, para além da inexistência de infra-estruturas para

⁹⁴ É é princípio aceite que a diminuição dos custos de transporte, permite a prática de preços mais baixos das mercadorias transportadas, nas quais o preço de transporte constitui uma base importante. Toda a diminuição do custo de transporte, implica um abaixamento do custo dos produtos transportados (Costa, 2009b: 69; Viegas, 2004; Figueiredo, 1996: 34; Castro, 1980: 81; Voigt, 1964: 20). Aliás, quanto mais valioso é um sistema de transporte tanto menor é o seu custo, que agrava o resto da economia (Voigt, 1964: 20).

o embarque e desembarque de passageiros. Aliás, no geral, aqueles, para além de pagarem o valor da passagem, em muitos locais, se não quiserem descalçar e entrar na água para poder embarcar, têm de pagar um pouco mais para serem transportados nas costas por homens – embarque que para o efeito se encontram nos locais.

Aliás, apesar da reentrada e responsabilidade do Estado na actividade do transporte marítimo e fluvial, as administrações marítimas não possuem meios de salvação que possam intervir em situações de emergência, para além de que a falta de docas ou oficinas de reparações navais no norte do país, condiciona de forma significativa a manutenção das poucas embarcações convencionais que se dedicam a esta actividade visto que os proprietários são forçados a encaminha-las a Beira ou Maputo em caso de avarias ou necessidades de manutenções de rotina, o que tem como consequência custos adicionais em combustíveis, lubrificantes e pessoal.

3.5.2. - Sector ferro – portuário

Como anteriormente se referiu, Moçambique e os países limítrofes da *SADC*, sempre apostaram em investimentos nos corredores ferro-portuários, atraindo investimento para a reabilitação e edificação das respectivas infra-estruturas, para responder à dinâmica do mercado regional e mundial.

No contexto actual, a implementação de projectos de grande dimensão no país, relacionados com a exploração de recursos naturais, também pressiona a reabilitação e construção de novos corredores ferro-portuários, assim como um significativo investimento em “*pipelines e gasodutos*”, entre outras infra-estruturas. Dentre vários projectos levados a cabo e em carteira, destaque para os seguintes:

Quadro 52. Principais projectos globais no sector ferro-portuário de Moçambique

Projecto	Dono	Valor	Financiador	Duração
Construção do Caminho-de-Ferro Moatize (Tete) – Nacala, passando pelo Malawi numa extensão de 1.000 km b)	Companhia brasileira Vale do Rio Doce	\$ 2 biliões	Companhia brasileira Vale do Rio Doce e os Emirados Árabes Unidos (EAU) com um montante fixado em \$196,5 milhões	2013 – 2014
Construção do Caminho-de-Ferro Motize-Macusse (525 kms), via Caia, numa extensão de 500 km e do terminal portuário de Macusse	Thai Moçambique Logística ⁹⁵	\$ 5 biliões	Thailândia /Moçambique	2016 – 2021
Construção de uma fábrica de produção de 130.000 toneladas travessas/ano	Aveng Group ⁹⁶	\$ 18 milhões	Aveng Group	2013
Construção de um cais flutuante em Cabo Delgado para o processamento de petróleo e gás	CFM, E.P.	\$ 15 milhões	Agência marítima e transitária Bolloré Africa Logistics, empresa gestora do Porto de Pemba	

Fonte: Resolução 37/09; Notícias, 12/10/09, 06/04/10, 13/05/11, 09/05/12, 21/05/12, 07/06/12, 19/03/13, 12/04/13; 15/05/13, 20/06/13, 04/12/13; 12/12/13; 13/06/14 Diário de Moçambique, 01/09/06, 06/03/12; Canalmoz, 24/05/12; O País, 15/05/13; Savana, 23/05/13.

Observem-se os principais investimentos levados a cabo nas diferentes divisões ferro-portuárias no país.

3.5.2.1. - Sistema ferro – portuário centro

Os projectos levados a cabo nesta infra-estrutura, inserem-se, principalmente, na viabilização da exportação do carvão mineral de Moatize.

⁹⁵ A Thai Moçambique Logística é uma sociedade constituída pelas empresas *ItalThai Development Company Limited* com 60% das acções, CFM, EP, com 20% e Corredor Integrado do desenvolvimento da Zambézia também com 20%.

⁹⁶ A *Aveng Group* é uma multinacional sul-africana que opera investimentos em infra-estruturas públicas, energia, mineração, entre outras áreas. Está presente em 30 países e emprega cerca de 30.000 pessoas (www.aveng.co.za, consulta efectuada a 31/05/2013).

Quadro 53. Principais projectos na Divisão ferro-portuária Centro

Projecto	Dono	Valor	Financiador	Duração
Dragagem no Porto da Beira	Caminhos de Ferro de Moçambique	\$ 60 milhões	Agência de Cooperação Holandesa (ORET), Banco Europeu de Investimentos (BEI), CFM, Agência de Cooperação Dinamarquesa (DANIDA) e Governo de Moçambique,	2009
Reabilitação da área industrial do Porto da Beira	Caminhos-de-ferro de Moçambique	\$ 78 milhões		2009
Reabilitação do Porto de Pesca da Beira	Caminhos-de-ferro de Moçambique	\$ 55 milhões	Banco Árabe para o Desenvolvimento de África (BADEA) Governo de Moçambique	Julho de 2009
Reabilitação do Caminho-de Ferro de Sena	Governo de Moçambique	\$ 45 milhões		2011
Construção do novo terminal de carvão do Porto da Beira		\$ 200 milhões		
Aquisição de uma nova draga e melhoramento do serviço marítimo do porto	Caminhos-de-Ferro de Moçambique	\$ 40 milhões	DANIDA	2011
Aquisição de quatro locomotivas e 110 vagões para o transporte de carvão	Rio Tinto Coal Moçambique (RTCM) ⁹⁷			
Construção de um novo terminal de cereais	Cornelder de Moçambique	\$ 35 milhões	Cornelder de Moçambique	2014

Fonte: Notícias, 12/10/09, 06/04/10, 13/05/11, 29/07/11, 09/05/12, 21/05/12, 07/06/12, 19/03/13, 12/04/13; 15/05/13, 20/06/13, 24/05/14; Diário de Moçambique, 01/09/06, 10/04/09, 25/04/09, 06/03/12, 10/10/13; Canalmoz, 24/05/12; O País, 01/05/09, 07/06/12, 15/05/13; Savana, 23/05/13.

⁹⁷ Com esta aquisição a RTCM passou a operar com 14 locomotivas e 310 vagões no escoamento de carvão mineral de Moatize.

3.5.2.2. - Sistema ferro – portuário Norte

Tal como foi observado na Divisão ferro-portuária Centro, os principais projectos levados a cabo nesta infra-estrutura, inserem-se num programa de expansão da capacidade da infra-estrutura de modo a responder a exportação de recursos minerais, nomeadamente, o carvão de Moatize.

Quadro 54. Principais projectos globais na Divisão ferro-portuária Norte

Projecto	Dono	Valor	Financiador	Duração
Reabilitação do Corredor de Nacala	Governos de Moçambique, Malawi e da Zâmbia	\$ 296 milhões	Corporação Privada de Investimentos Ultramarinos dos EUA	2006 –
Serviços de gestão para a construção do novo terminal de carvão	Multinacional Vale do Rio Doce	\$ 37 milhões	Multinacional Vale do Rio Doce	2012 – 2015
Reabilitação e ampliação do Porto de Nacala	Governo de Moçambique	\$ 400 milhões	Agência Japonesa de Cooperação Internacional (JICA) e o Banco Africano de Desenvolvimento (BAD)	2013
2013, aquisição de 12 carruagens com capacidade até 88 passageiros e dois geradores (post car)	Corredor do Desenvolvimento do Norte	\$ 14 milhões	Corredor do Desenvolvimento do Norte	2013

Fonte: Notícias, 11/08/06, 12/10/09, 06/04/10, 13/05/11, 09/05/12, 21/05/12, 07/06/12, 19/03/13, 12/04/13; 15/05/13, 20/06/13, 10/03/14; Diário de Moçambique, 01/09/06, 06/03/12; Canalmoz, 24/05/12; O País, 14/07/09, 28/09/09, 15/05/13, 07/03/14; Savana, 23/05/13; Lusa, 22/05/12; Domingo, 31/03/13.

3.5.2.3. - Sistema ferro – portuário Sul

Os projectos levados a cabo nesta infra-estrutura, inserem-se num programa de desenvolvimento portuário iniciado em 2003, com o objectivo de levar o porto de Maputo a corresponder ao incremento do manuseamento e armazenagem de carga destinada, principalmente, ao comércio internacional.

Quadro 55 - Principais projectos na Divisão ferro-portuário Sul

Projecto	Dono	Valor	Financiador	Duração
Expansão do terminal de açúcar	Caminhos de Ferro de Moçambique	\$ 14 milhões	CFM, Produtores de açúcar da RAS (SASA), de Moçambique (AMAPA), da Swazilândia (SSA) e do Zimbabwe (ZSS)	2006
Expansão do terminal do carvão	Coal of Africa (CoAL) ⁹⁸	\$ 35 milhões	Coal of Africa (CoAL)	2009
Expansão do terminal de viaturas	C.F. M	\$ 32 milhões	Caminhos de Ferro de Moçambique	2009 – 2013
Construção de um oleoduto com 450 km de extensão para o transporte de derivados de petróleo do Terminal Oceânico do Porto da Matola para à região de Kendall, em Witbank RAS	Empresa de Petróleos de Moçambique (PETROMOC), a GigaJoule e a Women in Oil and Energy Souyh Africa (WOESA) ⁹⁹	\$ 620 milhões	Empresa de Petróleos de Moçambique (PETROMOC), a GigaJoule e a Women in Oil and Energy South Africa (WOESA)	2009 –
Aquisição de 29 carruagens e quatro salões-restaurantes e um furgão para bagagens e passageiros	Caminhos de Ferro de Moçambique – Sul	\$ 2 milhões	Caminhos de Ferro de Moçambique – Sul	2010
Modernização do porto de Maputo	MPDC	\$ 1.7 biliões	MPDC	2013 – 2018
Aquisição de 10 locomotivas	CFM	\$ 41,2 milhões	CFM	2013
Construção do porto de águas profundas de Techobanine no distrito de Matutúne na Província de Maputo	Governos de Moçambique e do Botswana	\$ 7 biliões	Governos de Moçambique e do Botswana	2015 -

Fonte: Notícias, 13/09/06, 10/04/09, 11/06/09, 12/10/09, 06/04/10, 13/05/11, 09/05/12, 19/05/12, 21/05/12, 07/06/12, 19/03/13, 12/04/13; 15/05/13, 20/06/13, 30/01/14; Diário de Moçambique, 01/09/06, 06/03/12; Canalmoz, 24/05/12; O País, 11/09/09, 15/05/13; Savana, 11/09/09, 23/05/13.

⁹⁸ Empresa sul-africana de exploração e exportação de carvão mineral.

⁹⁹ Uma organização de mulheres do sector de energia, criado no âmbito do chamado “*black empowerment*” na RAS.

3.5.2.4. - Sector aeroportuário

Os principais projectos levados a cabo neste sector inserem-se no previsto na Política Nacional de Transporte, nomeadamente, a reabilitação e aquisição de equipamentos “para as áreas de movimento, através de um programa faseado de reabilitação para sete aeroportos (Maputo, Beira, Nampula, Quelimane, Pemba, Tete e Lichinga)” (Resolução nº 5/96: 9), para além de corresponder com o preconizado na Resolução 37/2009 (48), que refere a necessidade do estabelecimento de dois terminais aeroportuários nas cidades de Nacala e Pemba de forma a atrair turistas e empresas de transporte aéreo europeias, norte americanas e do norte de África com o encurtamento de voos e poupança de custos em relação a utilização dos aeroportos da Beira e Maputo e da dinamização do turismo nacional em geral.

Quadro 56. Principais projectos globais no sector aero-portuário

Projecto	Dono	Valor	Financiador	Duração
Construção do Aeroporto Internacional de Nacala	Aeroportos de Moçambique (ADM)	\$120 milhões	Banco Nacional de Desenvolvimento Económico e Social do Brasil (\$ 80 milhões)	2011 –
Aquisição de duas aeronaves <i>Embraer</i> 145	LAM - MEX (Moçambique Expresso)	\$ 120 milhões		
Repavimentação da pista principal, caminhos de circulação e da placa de estacionamento de aeronaves, bem como da reparação do sistema das luzes de aterragem no Aeroporto Internacional de Maputo.	Governo de Moçambique	\$ 70,5 milhões	Agência Francesa de Desenvolvimento e o Banco Europeu de Investimentos (BEI) com € 20 milhões.	2014 – 2017
Aquisição de 3 aeronaves a Boeing	LAM	\$ 210 milhões	LAM	1014 – 2017

Fonte: Diário de Moçambique, 09/06/09; O País, 06/05/11, 19/02/14, 11/03/14; Domingo, 31/03/13; Notícias, 02/04/13, 04/03/14, 11/07/14.

Referir que em Junho de 2012, Moçambique e Portugal, através das empresas públicas ADM e Navegação Aérea de Portugal (NAV), rubricaram em Maputo, um acordo de parceria que visa dotar e equipar o primeiro com tecnologia de ponta para a fiscalização e controlo do espaço aéreo em linha com as práticas internacionais. O acordo estabelece também a formação de técnicos de manutenção de sistemas de navegação aérea (Notícias, 07/06/2012).

Importa entretanto sublinhar que, desde o ano 2010, por razões de segurança, as companhias aéreas moçambicanas estão inclusas na lista negra da UE, o que se traduz na sua proibição em aterrarem nos aeroportos europeus.

3.5.4. - Sector rodoviário

No sector rodoviário, vários projectos foram levados a cabo e outros estão em execução, com o fim de, não apenas a melhoria das circulação rodoviária interna, mas também resultantes das exigências regionais no trânsito de matérias primas dos países do *hinterland*.

Quadro 57. Principais projectos no sector rodoviário

Projecto	Dono	Valor	Financiador	Duração
Construção e operacionalização da Estrada Nacional N.4	Governos de Moçambique e da RAS		Trans African Concession (TRAC)	1996
Programa Integrado do Sector de Estradas (PRISE)	Governo de Moçambique	\$ 1 bilião	Banco Mundial	2007 -
Construção da ponte da Unidade ligando Moçambique e Tanzânia	Governos de Moçambique e da Tanzânia	\$ 26.800.000	República Popular da China	2007 – 2009
Reabilitação e pavimentação da estrada Montepuez-Ruaça – 491 km	Governo de Moçambique	5.974.000.000,00MT	Governo de Moçambique, JICA, Banco Africano de Desenvolvimento (BAD) e a DANIDA	
Reabilitação de 365 Km de estrada entre o Porto de Nacala e Zambia, via Malawi incluindo a Pavimentação de raiz da estrada que liga Nampula à Cuamba, na província do Niassa, numa extensão de 348 km (EN13)	Governo de Moçambique	\$ 270.000.000,00	BAD, JICA, EXIM Bank da Coreia do Sul	2009 –
Construção da ponte sobre o rio Zambeze, ligando	Governo de Moçambique	€ 80.000.000,00	Comissão Europeia com € 25 milhões, € 20	2009

as províncias de Sofala (Caia) e Zambézia (Chimuarra), com uma extensão total de 4.900 metros			milhões pela Itália e € 18.312 milhões pela Suécia	
Construção da uma segunda ponte sobre o rio Zambeze, ligando a cidade de Tete a localidade de Benga ¹⁰⁰	Consórcio ASCENDI, Soares da Costa e a Infra Engineerin Mozambique, SARL	\$ 137.000.000,00	ASCENDI, Soares da Costa e a Infra Engineerin Mozambique, SARL	2010
Ampliação e pavimentação do corredor rodoviário Milange/Mocuba	Governo de Moçambique	€ 70.000.000,00		2010
Reabilitação de dois troços da EN1 na província de Nampula, nomeadamente Namialo-Rio Lúrio e Rio Ligonha-Nampula, numa extensão de 253 km	Governo de Moçambique	\$ 135.000.000,00	Millemium Challenge Account-Moçambique (MCCA ¹⁰¹)	2011
Aquisição de 272 autocarros	Governo de Moçambique		Fundo para o Desenvolvimento dos Transportes e Comunicações	2011
Pavimentação da estrada nacional EN-13, numa extensão de cerca de 210 km, que liga as cidades de Cuamba e Lichinga na província do Niassa	Governo de Moçambique	\$ 240.000.000,00	JICA, Banco Africano de Desenvolvimento e Governo de Moçambique	2012 – 2015
Construção da estrada circular de Maputo numa	Governo de Moçambique	\$ 315.000.000,00	Governo de Moçambique e pelo Exim Bank	2013 – 2015

¹⁰⁰ A nova ponte que contará com duas portagens.

¹⁰¹ Programa financiado por fundos dos EUA.

extensão de 74 km			da China	
Aquisição de 7 autocarros com a capacidade de 70 lugares cada e 2 toneladas de carga no âmbito do projecto “PostBus”.	Empresa Pública Correios de Moçambique	63.500.000,00MT	Empresa Pública Correios de Moçambique	2014
Reabilitação da EN6 (288 Kms), incluindo a construção de uma ponte sobre o rio Púnguè, 3 portagens; reabilitação de 1652 metros de pontes; sete aquedutos.	Governo de Moçambique	\$ 700.000.000,00	Governo de Moçambique e pelo Exim Bank da China	2014 – 2019
Pavimentação da EN 104 – troço de 74 kms entre Nampula e Nametil	Governo de Moçambique	\$ 75.441.000	Eximbank da Coreia do Sul	2014
Pavimentação da estrada Guruè – Lichinga, incluindo a construção de 13 pontes	Governo de Moçambique	4,5 biliões de Meticais + \$ 160 milhões	Governo de Moçambique e a JICA (com \$160 milhões)	2014 - 2016
Construção da ponte Maputo – Katembe e as estradas Maputo – Ponta do Ouro (209 km) e Bela Vista – Boane (70 km).	Governo de Moçambique	\$ 725.000.000,00		2014

Fonte: Resolução 37/2009; Notícias, 28/05/09, 13/10/08; 25/05/11, 01/08/11, 11/06/12; 13/08/12, 14/03/13, 18/03/13, 01/04/13, 12/04/13, 20/04/13, 29/05/13; 20/08/13; 30/01/14; 14/04/14; 10/06/14; 16/11/13, 27/05/14, 11/08/14; Domingo, 09/06/13; 01/12/13; O País, 14/07/09, 07/03/12, 22/01/14, 11/03/14; MédiaFax nº 5061 de 04/06/12; Diário de Moçambique, 02/11/09, 16/01/14, 14/04/14; Border Post, 14/01/11.

Como se pode constatar, os investimentos neste sector, bastante significativos e importantes na área de infra-estruturas, não se mostram suficientes em termos de meios, dada a extensão e demanda do país.

Aliás, sempre que o Governo adquiriu autocarros em quantidade significativa, a decisão não foi tomada com base numa planificação efectiva, mas sim para responder a

manifestações populares e violentas vinculadas ao acesso ao transporte colectivo, ameaçado pela incapacidade das populações fazerem face a um aumento da tarifa dos serviços (Gomide e Galindo, 2013: 27).

Por outro lado, os investimentos nas estradas concentram-se nos itinerários em que se localiza a demanda de trânsito, em detrimento da potenciação de uma rede mais homogénea (Castro, 1980: 187). Consequentemente, os mesmos, não põem em causa o modelo vigente em Moçambique desde o período da colonização. Isto é, não põem em causa as formas de produção e consumo, as estruturas de poder, em suma, o modelo económico e de exploração (Castro, 1980: 98-99). Aliás, algumas leis sobre os transportes (Resolução 37/2009: 47), sublinham, em relação as artérias principais do sistema dos transportes que, no sentido Norte-Sul a primazia será dada aos transportes marítimo e ferroviário, enquanto que no sentido Este-Oeste, a primazia serão os transportes fluvial e rodoviário.

Eventualmente, a dependência ao exterior, limita a capacidade de decisão do Estado, dada a pressão política dos doadores e dos investidores que, normalmente, acompanha a ajuda e os investimentos (Reia, 1999: 40). Aliás, sendo Moçambique, um país substancialmente e estruturalmente com uma Balança Comercial deficitária, não é capaz de canalizar poupanças para projectos de investimento em infra-estruturas públicas, sendo estas, quase na totalidade, financiadas pela ajuda externa.

Quadro 58. Balança Comercial de Moçambique 2010 – 2011 (000 \$)

2010	2011
- 1.530.419	- 2.707.956*

* Dados preliminares

Fonte: INE, 2012

Como refere Mosca¹⁰², os níveis de poupança do país são tradicionalmente negativos, “fazendo com que Moçambique dependa de recursos que os outros poupam para financiar os seus investimentos. Toda a nossa economia está a ser movida pela poupança externa”.

A assistência financeira externa, apresenta-se assim como condição fundamental para o crescimento e desenvolvimento do país, condicionado pelo facto da sua especialização sectorial ser constituída por produtos não manufacturados, provenientes da agro-pecuária, pescas, combustíveis (gás natural) e minerais, muitos deles exportados em bruto. O que significa que as suas exportações, dominadas por matérias-primas e bens primários de consumo, não dispõem de valor acrescentado necessário para o equilíbrio da BP, para além do

¹⁰² João Mosca, Economista e docente na Universidade Eduardo Mondlane em entrevista ao Jornal o País, 30/04/2014

facto dos mesmos enfrentarem o risco de uma instabilidade permanente do mercado de preços, incerto e imprevisível, e os resultados conseguidos na sua maioria não se mostrarem justos ou representarem o desejo dos países com esta estrutura de produção (Todaro e Smith, 2008: 591), num contexto em que países da América Latina, União Europeia e os EUA também detêm um grande peso na exportação de produtos agro-pecuários.

Aliás um estudo denominado Mapa Empresarial de Moçambique (MEM), lançado em Maputo em Junho de 2014, por John Sutton, da London School of Economics, revelava que 63% das exportações de Moçambique dependiam de apenas quatro empresas, dos setores do alumínio, electricidade, minérios e gás, nomeadamente, a multinacional de alumínio Mozal, a Hidroelétrica de Cahora Bassa (HCB), a irlandesa Kenmare (na exportação de areias pesadas) e a sul-africana Sasol, que tinham sido responsáveis por quase 2/3 das exportações nos últimos 10 anos¹⁰³.

Até o ano 2010, o OGE em mais de 50% era financiado pelos parceiros de cooperação¹⁰⁴, que constituíam o garante do investimento. A assistência externa representa assim, a maior componente de divisas, e virtualmente a única fonte das despesas correntes em muitas instituições governamentais e não só. As receitas internas cobrem maioritariamente as despesas de funcionamento da administração estatal, prevalecendo problemas e falta de recursos na área de investimentos.

Apesar do Programa para a Redução da Pobreza Absoluta (PARPA II) prever um aumento das receitas internas em termos reais, calcula-se que os recursos gerados internamente para financiar os objectivos de desenvolvimento são insuficientes ainda em cerca de \$ 750 milhões por ano, pelo que a ajuda externa se revela essencial para o desenvolvimento de Moçambique¹⁰⁵.

Assim, para Moçambique, a APD e o IDE são, entre outros, importantes para: i) implantação, reabilitação, expansão ou modernização de infra-estruturas económicas

¹⁰³ O remanescente terço das exportações tinha origem numa ampla gama de indústrias, mas 40% desta percentagem correspondia a apenas seis indústrias: tabaco, madeira, açúcar, castanha de caju, farinha e camarão», acrescentava o estudo.

¹⁰⁴ Programme Aid Partnership – Mozambique – <http://www.pap.org.mz/>. Aliás, devido a importância da APD para o país, em 2006, foi aprovada pelo Governo moçambicano a primeira política de ajuda externa e cooperação de Moçambique, com o fim de fortalecer a coordenação e o alinhamento da ajuda externa com as prioridades do país, levando a constituição do Grupo dos 19 Doadores programáticos (G-19), no qual fazem parte a Alemanha, Banco Africano de Desenvolvimento (que aderiu em 2006), Banco Mundial, Bélgica, Canadá, Comissão Europeia, Dinamarca, Espanha, Áustria, Finlândia, França, Holanda, Irlanda, Itália, Noruega, Portugal, Suécia, Suíça e Reino Unido (Programme Aid Partnership Mozambique: <http://www.pap.org.mz/>). Note-se que em 1990, trabalhavam em Moçambique, de forma independente, cerca de 32 agências multilaterais, 44 doadores bilaterais de 35 países, e 143 organizações não-governamentais estrangeiras de 23 países (Minter, 1998: 355).

¹⁰⁵ Programme Aid Partnership Mozambique: <http://www.pap.org.mz/>.

destinadas à exploração ou à prestação de serviços indispensáveis para o apoio à actividade económica produtiva e de fomento do desenvolvimento; ii) expansão e melhoria da capacidade produtiva nacional; iii) contribuição para a formação, multiplicação e desenvolvimento do empresariado; iv) criação de postos de emprego e elevação da qualificação profissional da mão de obra; v) promoção do desenvolvimento tecnológico e elevação da produtividade e eficiência; vi) incremento e diversificação de exportações, substituição de importações e geração de divisas e; vii) melhoria do abastecimento do mercado interno e da satisfação das necessidades prioritárias e indispensáveis da população; viii) contribuição directa e indirecta para a melhoria da BP e para o erário público. Os investimentos expandem a capacidade do país em gerar produção e renda (Brue, 2005).

Portanto, o perfil produtivo e de exportação do país e da região, influencia fortemente os investimentos no sistema de transportes em Moçambique.

A aposta do país em produtos primários, até certo ponto, está a condicionar a melhoria da infra-estrutura e sistema de transporte em geral e o colectivo em particular, estando o país ainda longe de criar uma base para o desenvolvimento de cadeias de valor dirigidas ao consumo interno, o que seria importante e fundamental para o desenvolvimento do transporte e infra-estrutura rodoviária quer de passageiros, quer de carga.

O facto do país constituir a saída para os países do interior, fortifica esta aposta, para além de que o sector ferro-portuário ser o que tem contribuído com uma maior participação no PIB e no incremento da captação de divisas em mais de 20%, seguido do rodoviário com 13% e o marítimo com 10% (UNDPb, 2006: 32). Aliás, autores como Mander e Retallack (2002: 28), chamam a atenção que modelo de produção orientado para as exportações aumentar de uma forma dramática a actividade dos transportes e actividade de transporte marítimo (Mander e Retallack, 2002: 28).

Esta tem sido a resposta da política de transporte seguida e tem sido um dos instrumentos chave com o qual o Estado consolida o modelo territorial, opção que no presente contexto, induz a pensar que infra-estruturas como os portos e os caminhos-de-ferro, por si só, podem determinar o crescimento e desenvolvimento socioeconómico do país e do sector dos transportes na sua generalidade.

Dáí que as conseqüências sejam enormes (Minter, 1998: 355), destacando-se mais o facto de, ao nível do país, com algumas excepções, se observarem poucos planos de investimentos em rodovias que sejam implementados com o objectivo de reforçar as condições para um aumento do comércio, e que não estejam relacionadas de uma forma

directa com os corredores ferro-portuários ou de ligação com os países vizinhos. A prioridade tem sido a melhoria da actividade ligando o Índico ao *hinterland*.

Observa-se assim, uma redistribuição de recursos inadequada aos serviços de transporte, que de certa forma penaliza o transporte colectivo quando comparados com a demanda a que os mesmos fazem face. Trata-se de um contexto que não permite a exploração do potencial que estes modos de transporte apresentam em algumas regiões (Bolade, 1998: 88).

Note-se que, quase todas as ferrovias edificadas no período colonial que estavam ao serviço da economia interna e para facilitar o transporte das matérias-primas para a exportação, sem nenhuma ligação com os países vizinhos, como pode-se observar no quadro abaixo, encontram-se totalmente inactivas, sem qualquer projecto previsto para a sua reabilitação, o que se traduz em efeitos negativos para o crescimento e desenvolvimento do país.

Quadro 59. Extensão das linhas da rede ferroviária por estado, 2007

Total	Total (Km)	Operacional (Km)	% de Operacional
Total	3.116	1.929	62%
Sistema Sul a)	1.062	740	70%
Linha de Goba	74	74	100%
Linha de Ressano Garcia	88	88	100%
Limpopo	522	522	100%
Salamanga	61	61	100%
Machava – Matola	10	10	100%
Moamba – Xinavane	93	0	0%
Xai–Xai – Chicomo	90	0	0%
Manjacaze – Mauеле	50	0	0%
Inhambane – Inharrime	90	0	0%
Sistema Centro a)	994	317	32%
Linha de Machipanda	317	317	100%
Linha de Sena ¹⁰⁶	578	0	0%
Inhamitanga – Marromeu	88	0	0%
Dona Ana – Vila Nova			
Fronteira	39	0	0%
Sistema Norte a)	914	872	95%
Linha de Nacala	610	610	100%
Linha de Lichinga	262	262	100%
Rio Monapo – Lumbo	42	0	0%
CFM – Zambézia	145	0	0%
Quelimane – Mocuba	145	0	0%

a) O subtotal não inclui a parte comum das diferentes linhas.

Fonte: INE, 2007: 18.

Este contexto parece dar razão a Chapuis (1997: 238) quando defende que em África, com algumas excepções, a herança das potências colonizadoras, em matéria de infra-estrutura

¹⁰⁶ Esta linha encontra-se em funcionamento desde o ano 2010

de transporte, não sofreu um incremento, pelo contrário, significativa parte dela ficou degradada.

É certo que existe um poderoso grupo de actores, desde estados e multinacionais, interessados nos recursos naturais na região, no entanto, o país deve deixar de depender e despender avultados investimentos num único sector de transporte, neste caso o ferroviário, ligado aos portos marítimos. O sector ferro-portuário traz assim um “*falso desenvolvimento*” que beneficia certas regiões e certos grupos económicos, mormente, as multinacionais que se dedicam à exploração dos recursos naturais na região.

Moçambique sendo um país que hospeda investimentos de grandes multinacionais, as mesmas deveriam representar uma oportunidade para o desenvolvimento dos diferentes sectores pois a presença de capital estrangeiro deveria significar um aumento de negócios e oportunidades de transferência de conhecimento e tecnologia, que de contrário o país levaria longo período de tempo a atingir. No entanto, não é o que se observa, considerando o fraco efeito multiplicador destes investimentos ao nível dos serviços prestados internamente.

Aliás, o sector do transporte de passageiros, no global, tem sido um dos menos favorecidos na recepção de projectos de IDE o que aumenta ainda mais as dificuldades enfrentadas pelo mesmo (UNCTAD, 2009: 28).

O mesmo se observa a nível interno em Moçambique. Segundo o CPI (2013), de um total de 58 projectos autorizados e direccionados ao sector dos transportes e comunicações entre 2007 e 2011, num valor global de \$ 804.440.132,00 (veja anexos I - VI), apenas quatro projectos, no valor de \$ 3.904.943, foram destinados ao transporte de passageiros.

Portanto, grande parte dos investimentos, são direccionados a modos de transporte que garantem a exploração e exportação de recursos naturais, quando é fundamental ter uma visão integrada e ampla quando se contratualizam grandes investimentos.

Aliás, os critérios de interesse económicos relevantes para a concessão de incentivos fiscais determinados nos termos das leis 3-93 e 16-2002 dizem respeito a investimentos nos seguintes sectores: i) da agricultura, pecuária, agro-indústria, exploração florestal e processamento industrial de madeiras; ii) exploração e processamento de recursos minerais e hidro – energéticos; iii) hotelaria e turismo; iv) aquacultura e processamento industrial de pescado; v) indústrias química, têxtil, de francas indústrias (especialmente vocacionadas para a exportação); vi) instituições bancárias, seguradoras e sociedades de leasing e de intermediação financeira; vii) empresas do sector empresarial do Estado.

Constata-se assim que os erros na formulação e implementação das políticas e investimentos no sector dos transportes em Moçambique são da responsabilidade tanto dos

investidores e doadores quanto poderes decisores (Minter, 1998: 358). Como sublinham Hollins e Smith (1990: 74), as acções colectivas são o resultado ou a combinação das acções individuais.

Não restam dúvidas que os portos e caminhos-de-ferro, desempenham um papel central na arrecadação de divisas para o país. No entanto, quer parecer que os corredores ferro-portuários não estão a ser portadores de mudanças internas no sector dos transportes, quer quantitativas quer qualitativas pois os mesmos servem mais para o trânsito de mercadorias dos países do “*hinterland*”, o que faz com as relações comerciais com o exterior ocupem um lugar de destaque em detrimento da dinâmica económica interna.

Quadro 60. Produção dos principais serviços de transportes, 2010 – 2011
Valores (10⁶ Meticais – Preços
Correntes)

Descrição	Unidade de Medida	2010	2011	2010	2011
Transporte de mercadoria	106 T Km	936.4	1.166	724.481.5	901.194.2
Ferroviário	106 T Km				
CFM-Sul	106 T Km	559.0	759	517.634.0	703.000.0
CFM-Centro	106 T Km	227.7	269	140.718.6	166.000.0
CFM-Norte (a)	106 T Km	149.7	138	116.316.9	107.000.0
Marítimo	106 T Km	260.8	200	248.281.6	157.000.00
Rodoviário	106 T Km	2.998.0	3.331	4.347.100.0	5.516.000.0
Aéreo	106 T Km	6.7	7	28.774.8	129.0
Pipeline	106 T Km	1.462	346	864.626.8	2.045.000.0
Transporte de passageiros	106 PKm	44.076.8			
Ferroviário	106 PKm	254.3	253.0	36.364.9	37.000.0
Marítimo	106 PKm	19.9	23.0	57.948.8	46.000.0
Rodoviário	106 PKm	42.502.3	47.326.0	20.613.615.5	33.794.000.0
Urbano e interurbano	106 PKm	16.142.3	18.078	6.559.916.1	10.668.0
Serviço normal	106 PKm	1.162.3	1.686	302.198.0	443.000.0
Semi-colectivo	106 PKm	14.980	16.392	9.362.500.0	10.245.000.0
Inter provincial	106 PKm	25.850	28.700	20.421.500.0	22.673.000.0
Internacional	106 PKm	510	548	402.900	433.000.0
Aéreo	106 PKm	780.3	860	957.843.6	3.154.000.0
Manuseamento portuário	103 Tm	14.316.0	18.796	1.399.117.0	1.399.000.0

Fonte: INE, 2012: 76.

Esta aposta pode também continuar a constituir, como já o demonstrou aquando das sanções aplicadas pelo regime de *apartheid* da RAS, uma das fraquezas económicas do país visto que, embora a prestação de serviços de transporte para os países do interior signifique

uma vantagem estratégica, por outro, a utilização destas infra-estruturas fica cada vez mais dependente da dinâmica económica e política naqueles países (Serra, 1991).

Neste sentido, o objectivo do desenvolvimento dos corredores deve ser o de criar um meio ambiente que seja benéfico às comunidades locais, formulando uma estratégia de desenvolvimento integrada, flexível e adaptável (Nothnagel, 1998: 10).

Os corredores ferro–portuários devem constituir um motor do desenvolvimento, tendo atribuições para gerar recursos para o fortalecimento da economia no seu todo. Aliás nestes processos, para além dos efeitos directos, de natureza quantitativa, há que ter em linha de conta os efeitos indirectos, de natureza qualitativa (Diniz, 2006: 91).

Compreende-se que com os grandes projectos em implementação, seja necessário encontrar respostas imediatas em meios de transporte para cargas pesadas. Mas também é necessário ter em conta que a natureza de capital intensivo da indústria de exploração dos recursos minerais, a maioria das receitas geradas acabam por beneficiar as companhias estrangeiras e, em muitos casos, não melhoram os indicadores sociais, assim como não se reflectem num aumento da produtividade noutros sectores, tais como a agricultura e outros serviços (IMF, 2012). Assim, sem uma estratégia transversal clara, a exploração dos recursos naturais assume a dinâmica dos próprios concessionários, dissociando-se da economia interna, alimentando as dificuldades de Moçambique em se tornar alvo beneficiário destas infra-estruturas no seu todo (Mucipo, 2011: 21; Reia, 1990: 41), o que significa que o desenvolvimento das estratégias das corporações individuais deve estar reflectido na competitividade global do país. Tudo isto faz destacar o papel das políticas públicas na definição e implementação de algumas partes da arquitectura estratégica, que deve conter um meio ambiente favorável para a expansão das empresas e economia doméstica, assim como a formação de factores internos de atracção do IDE (Costa, 2009: 72).

Neste sentido, Moçambique necessita um modelo de desenvolvimento que não visione apenas o crescimento/desenvolvimento dos corredores ferro–portuários, mas sim um desenvolvimento socioeconómico. Esta constitui uma prioridade na sua política de transportes, isto é, a transformação dos corredores da Beira, Maputo e Nacala “em pólos de desenvolvimento nacional procurando incrementar o tráfego interno e externo de mercadorias e de passageiros”, tal como está previsto na Lei 5/96 o que, obviamente, no contexto actual, não se observa em relação aos passageiros.

Mesmo tendo em conta que os potenciais benefícios que se podem obter no comércio internacional estão dependentes da expansão da sua capacidade infraestrutural (Krugman e Obstfeld, 1994: 55), o país não deve depender apenas de um sector de transporte, embora de

propriedade nacional, mas que muitas vezes exige apoios, subsídios e investimentos que distorcem as regras de concorrência em relação aos outros e conduz a uma elevada dependência em relação ao mesmo, situação não benéfica para o país, visto que estes investimentos, não são acompanhados com as melhorias necessárias no global das infra-estruturas, nalgumas vezes, mesmo a elas adjacentes, continuando o país a enfrentar uma generalizada ausência de complementaridade de infra-estruturas.

Esta falta de complementaridade/coordenação no sector dos transportes é observável dentro do próprio sector ferro-portuário, onde determinadas áreas são marginalizadas. Por exemplo, em Maio de 2012, 90% dos vagões utilizados pelos CFM na região centro do país, eram alugados à *National Raylways Zimbabwe* (NRZ). Na mesma altura funcionava com nove locomotivas alugadas à *Rites and Icon* (RÍCON), da República da Índia (num custo não inferior a \$800/dia (Notícias, 17/12/13)) e contava apenas com cinco próprias que enfrentavam avarias constantes (Notícias, 18/05/12).

Quadro 61. Parque operativo de Material Motor Ferroviário segundo o tipo de Linha, 2007

Material circulante	Total	Sul	Centro	Norte	Zambézia
Total locomotivas	21	17	0	4	0
Nº de locomotivas de linha	18	15	0	3	0
Nº de locomotivas de manobra	3	2	0	1	0
Total locomotivas a Diesel	21	17	0	4	0
G. Electric	21	17	0	4	0
Diesel de linhas	18	15	0	3	0
G. Electric	18	15	0	3	0
Diesel de Manobras	4	2	0	1	0
G. Electric	3	2	0	1	0
Outras a Diesel	1	0	0	0	0
Zorras	11	4	0	4	0

Fonte: INE, 2007: 18.

Por exemplo, em 2008, para a cobertura de mais de 800km, os CFM-Norte dispunham apenas de três locomotivas de linha.

Quadro 62. - Parque operativo de Material Motor Ferroviário segundo o tipo de Linha na Província de Nampula, 2008

Descrição	
Equipamento disponível	
Total de locomotivas	10
Locomotivas de linha a diesel	8
Locomotivas de manobra a diesel	2
Zorras	2
Carruagens	19
Vagões	214

Fonte: INE, 2008: 18.

Aliás, o Governo de Moçambique, através da Resolução 37/2009 (48), reconhece que “o modelo de privatização da gestão que se tem estado a seguir defraudou de certa maneira as expectativas de uma eficiência e competitividades maiores”, no que se refere a incorporação de novas tecnologias.

Quadro 63. Equipamento portuário na província de Nampula, 2007 – 2008

Descrição	Unidade/medida	2007	2008
Equipamento disponível		26	48
Guindastes eléctricos	Nº	7	7
Empilhadoras de porão	Nº	3	3
Empilhadoras do cais	Nº	10	10
Tractores	Nº	2	
Guindastes automóveis			
Guindastes a vapor			
Escavadoras			
Pás carregadoras	Nº	1	2
Tractores de manobra	Nº	2	1
Rebocadores	Nº	1	1
Vedetas	Nº	1	1
Embarcações			
Viaturas ligeiras	Nº	10	20
Viaturas pesadas			
Porticos	Nº	1	1
Máquinas de cereais	Nº	2	2
Rechegadoras	Nº	2	3

Fonte: INE, 2008: 49.

Este contexto mostra a necessidade do estabelecimento e diversificação de apropriadas ligações entre as zonas de produção as de consumo, incluindo a mobilidade de pessoas, visto que o crescimento económico é suportado e promovido quer pelos investimentos públicos, quer pelos privados e a sua redistribuição no espaço, assim como pela qualidade das facilidades infra-estruturais (Nothnagel, 1998: 10).

O investimento em infra-estruturas de comunicações em Moçambique não deve continuar a corresponder apenas a um aumento da taxa de crescimento. Para ser “estruturante”, deve permitir aceder a novas tecnologias e outros saberes e assegurar a formação e requalificação dos recursos humanos locais. Mais ainda, a instalação de empresas multinacionais deve permitir às comunidades locais um acesso mais fácil a compradores mundiais sofisticados, beneficiando do efeito da proximidade e constituindo assim uma outra via de abertura ao mercado mundial (Noivo, 1999: 28).

Aliás, a dependência num só sector/meio de transporte, mesmo com grandes potencialidades, por maior que seja, limita as oportunidades das diferentes regiões e comunidades no país. Basta ter em conta que os próprios ciclos e as políticas económicas nem sempre são coincidentes em relação a este único meio/sector. Portanto, a existência de outros meios/sectores distintos, dá mais possibilidades as comunidades, permitindo melhorar a sua qualidade de vida.

Observa-se assim, a necessidade de uma conceptualização teórica e uma referência analítica integral que permita conciliar e mediar a relação entre a produção e consumo interno e a actividade internacional, assim como os aspectos socioeconómicos do desenvolvimento, visto que, como anteriormente se referiu, uma economia baseada na exportação de *commodities*, tem a tendência em favorecer a actividade de transporte ligados aos portos.

Neste sentido, até certo ponto, a alteração no padrão produtivo do país é fundamental para o desenvolvimento do sector do transporte rodoviário e o colectivo em particular.

3.5.5. – Síntese final do Impacto da Liberalização Económica no sector dos transportes

Como se pode constatar, a prioridade dos investimentos, quer públicos, quer privados, em termos de meios e infra-estrutura para a mobilidade, continua a ser o sector ferro-portuário e os corredores rodoviários a estes adjacentes.

De uma forma geral, no sector dos transportes em Moçambique, as prioridades dos investimentos não diferem, no essencial, dos padrões económicos da colonização portuguesa. Embora, actualmente, envolvendo uma “*diplomacia*” com contornos e actores diferentes, revela muitas semelhanças pois, as prioridades, continuam confinadas nas mesmas áreas identificadas como sendo prioritárias pelo Estado colonial, nomeadamente, o trânsito das exportações dos países vizinhos, em detrimento da distribuição interna de infra-estruturas de mobilidade e acessibilidade, o que faz com que muitas áreas, quer urbanas, quer rurais, não estejam ou sejam servidas por qualquer meio de transporte. De facto, embora a conjuntura nacional e internacional tenha evoluído, os meios utilizados pelos diferentes actores, os seus objectivos e ganhos, não são substancialmente diferentes, fundamentando-se no factor recursos naturais.

Assim, o modelo empregue no desenvolvimento do transporte em Moçambique, de forma nítida, privilegia a produção dos corredores ferro – portuários, centrado na venda dos seus serviços ao exterior. Assim, quer no Moçambique colonial quer no independente, o

grosso dos investimentos quer próprios quer os mobilizados externamente, o sector ferro-portuário, foi sempre o priorizado. Nem os esforços iniciais após a independência, nem as políticas viradas para os doadores desde a década de 1980, estabeleceram um quadro económico viável para substituir o sistema colonial baseado no sistema ferro - portuário.

Este aspecto também é derivado pelo facto de significativa parte dos projectos que englobam e sustentam os corredores ferro-portuários assim como de outras infra-estruturas de transportes, serem maioritariamente suportados por capitais privados e externos com uma garantia de retorno a curto e médio prazos.

Por outro lado, estruturas paralelas, assessoria externa contraditória, rivalidades organizacionais dos países da região e das multinacionais (à disputa geopolítica em torno dos recursos naturais no país e da região), entre outros aspectos, abalam ainda mais a limitada capacidade de gestão das prioridades do país. Neste sentido observa-se uma incapacidade crónica das entidades governamentais em implementar os programas necessários de investimentos em infra-estruturas que de uma forma prioritária beneficiem as comunidades locais. Como resultado, surgem políticas que, em vez de alterar a situação de esquecimento a que estão votadas vastas regiões, fornecem oportunidades de mercado apenas para uma minoria, deixando a maioria na mesma situação. Aliás, alguns caminhos sugeridos internamente não são completamente explorados porque não coincidem com as prioridades dos doadores, uma vez que estes, assumem também uma postura racional, procurando maximizar os seus próprios interesses (Minter, 1998: 355).

Assim, embora grande parte dos projectos no sector dos transportes sejam definidos como estando enquadrados na Estratégia de Desenvolvimento dos Transportes por parte do Governo, observa-se, que o grosso do investimento no sector é direccionado ao sector ferro-portuário e rodoviário de mercadorias, não se observando investimento de grande vulto direccionados ao transporte de passageiros.

Aliás, como se referiu, este tipo de serviço não constitui a prioridade dos operadores ferroviários; ele é enquadrado nas suas acções de responsabilidade social, sob o argumento de que a tarifa paga cobre apenas 15% dos custos, sendo os restantes 85% integralmente suportados pelas companhias¹⁰⁷. Aliás, segundo o Director Ferroviário dos CFM – Sul, até Agosto de 2013, a empresa contava apenas com 30 carruagens para o transporte de passageiros contra as 100 que eram necessárias (Notícias, 15/08/13).

¹⁰⁷ Rui Fonseca, ex-Presidente do Conselho de Administração dos CFM em entrevista concedida ao Notícias, 06/04/10 e Luiz Martins, Director de Operações da Comissão Executiva do CDN, em entrevista ao mesmo jornal a 20/06/13.

Trata-se de um sistema que não tem uma ligação total a nível interno que não olha o país como um todo. É descoordenado e caracterizado por uma enorme exclusão de consideráveis extractos populacionais (Spence, 1998: 18 e 39). Aliás, a Resolução 37/2009: 45, referente a Estratégia para o Desenvolvimento Integrado do sistema de Transportes reconhece que “o sector de transportes e comunicações desempenha ainda um papel incipiente no desenvolvimento dos sectores líderes da economia (agricultura, indústria, turismo, etc)”.

Este aspecto, até certo ponto, confirma o posicionamento de Mutenyo (2008), quando defende que, embora haja um crescente reconhecimento de que os capitais externos privados constituem uma componente essencial das estratégias de desenvolvimento dos países, assumindo-se como um importante complemento dos fluxos da APD, adicionalmente, os efeitos do IDE nos PVD em alguns âmbitos, não parecem ser superiores aos originados pelo investimento doméstico.

Assim, os investimentos no sector ferro-portuário, uma prioridade com vários séculos de prevalência (Allport, 1998: 39), continua a assegurar as distorções do uso e aproveitamento de terra herdadas durante o período da colonização.

Torna-se assim necessário, encontrar uma plataforma que represente um equilíbrio entre os diferentes sectores pois, o modelo actual aprofunda um contexto estrutural herdado pela colonização ocidental na região.

Capítulo 4. – O Transporte Colectivo em Moçambique

4.1. - Introdução

Em Moçambique, o transporte rodoviário, quer o de passageiros como o de carga, é crucial para a mobilidade e é o que oferece uma maior acessibilidade. Aliás, todas as outras formas ou modos de transportes, não são abrangentes a escala territorial.

Assim, o presente capítulo apresenta a caracterização do mesmo, particularmente do colectivo, nomeadamente, a sua constituição, que engloba o sector público/estatal, privado formal, privado informal e, por último, procede-se a avaliação das actividades levadas a cabo, quer no meio urbano, quer no serviço inter-distrital e provincial.

4.2. – Caracterização do Sector

A pertinência desta caracterização deve-se ao facto de quase tornar-se impossível analisar os meios de trabalho num determinado sector, sem observar a sua organização, sua lógica e a sua origem (Cabanés, 1996: 74).

Aliás, as representações e identidades locais configuram as relações sociais entre os factores dentro e fora do sistema. Por essa razão pode-se observar uma série de representações e identidades, nalgumas vezes conflituosas, complexas e paradoxas que se estabelecem num determinado sector, neste caso, de transporte colectivo, entre as instituições, operadores, trabalhadores e passageiros, nomeadamente, tipo de educação/formação, seu trabalho, a maneira de estar, entre outros aspectos (Cabanés, 1996: 70).

Aliás, Viegas, Ferreira e Antunes (1979: 1), chamam a atenção pelo facto dos operadores de transporte colectivo serem muito ou bastante diferenciados/heterogéneos, quer nos meios utilizados quer na respectiva formação (recursos humanos) e ainda em termos de recursos financeiros.

Assim, tal como na maioria dos PVD, o sector do transporte colectivo, caracteriza-se pela existência de operadores públicos/estatais e privados (Todaro, 1997: 34), e, acresça-se, no caso de Moçambique, informais ou ilegais.

A nível institucional, um aspecto a assinalar é a existência de associações de transportadores, de âmbito nacional e provincial.

Enquanto o sector público estatal (onde existe) está adstrito a alguns municípios e empresas públicas constituídas para tal, na gestão do sector privado, encontram-se a Federação Moçambicana dos Transportadores Rodoviários (FEMATRO) assim como a Associação Moçambicana dos Transportadores Rodoviários Interurbanos e Internacionais (AMOTRANS).

Por sua vez, em muitas cidades ou províncias os operadores estão organizados em associações. Por exemplo, ao nível da cidade da Beira é a Associação dos Transportadores de Passageiros da Beira (ATABE); na província de Gaza é a Associação dos Transportadores Rodoviários de Gaza (ASTRAGAZA); na de Maputo, é a Associação dos Transportadores de Maputo (ATROMAP). Ainda na cidade de Maputo, referência para a União dos transportadores semi-colectivos de passageiros, que congrega os proprietários das viaturas com quinze lugares; enquanto que em Nampula é a Associação dos Transportadores Rodoviários de Nampula (ASTRA).

A principal função destas associações é o controlo das rotas, garantir que as viaturas estejam licenciadas e que os respectivos condutores obedeçam aos regulamentos.

Oficialmente, ao nível do país, até Março de 2014, os concessionários de transporte de passageiros e mercadorias, exploravam cerca de oito mil veículos de diversos tamanhos e marcas (MTC, 2014).

A característica actual do sector é a sua atomização com centenas de operadores que podem ser classificados de *artesanais*, sem organização alguma, que constituem e fortalecem um sector informal e de uma gestão pública que se limita a cumprir dois aspectos básicos: administrativos e fiscais (licença de exercício da actividade e cobrança de respectivas taxas) (Antoine, 1998: 57). Aliás, do ponto de vista empírico, a percepção é de que, em Moçambique, existem mais transportadores ilegais do que legais, e que o sector, na sua generalidade, funciona de uma maneira informal.

Derivado das dificuldades de movimentações das populações e a fraca capacidade de resposta das entidades formalmente constituídas e estabelecidas, quer do sector público, quer do sector privado, observa-se uma situação de verdadeira invasão de actores ilegais. É sua característica, a facilidade de ingresso, desenvolvimento da actividade e processos que não requerem mão-de-obra profissionalizada, conhecimentos tradicionais ou de fácil aquisição, salários baixos e meios de trabalho rudimentares (Shaw, 1998: 102). Aliás, ao longo do

presente e capítulo seguinte, são apresentadas algumas das principais razões para o predomínio dos operadores ilegais no transporte colectivo de passageiros.

No entanto, convém fazer referência ao facto de, embora a actividade formal e informal estejam concebidas como duas realidades distintas, na prática estão intimamente ligadas de várias maneiras, sendo por vezes difícil de distingui-las! A fronteira entre os dois grupos de operadores é muito imprecisa.

A forma de funcionamento de muitos operadores formais, não difere dos informais, particularmente no que se refere a contratos da mão-de-obra, segurança social, emissão de bilhetes de passagem, no respeito a paragens pré-estabelecidas, entre outros aspectos, existindo assim, muitos pontos comuns entre eles.

Por exemplo, os condutores destes dois grupos não têm horas *standard* de trabalho O salário praticado nos dois grupos, muitas vezes, não corresponde as horas de trabalho; é como se fosse uma remuneração informal ou ocasional. Aliás, alguns operadores formais com, por exemplo, cinco ou mais viaturas, nalgumas vezes, na sua fuga as obrigações fiscais, legalizam apenas duas, deixando as outras a operar ilegalmente¹⁰⁸, o que faz com que muitas vezes, as entidades fiscalizadoras da actividade não consigam estabelecer uma diferença no tratamento entre os dois grupos de operadores.

Na generalidade do país, ainda se vive muito, e mais, no informal. Citando o Decreto 37/2009 (61) o sector privado em Moçambique, por exemplo, em 2004, se resumia maioritariamente ao sector informal que empregava na altura cerca de 99% da população economicamente activa, embora, a sua contribuição, situada abaixo dos 3% do total das receitas fiscais do Estado seja considerada insignificante. Isto é, apesar do seu reconhecido potencial como motor de crescimento, a contribuição das Pequenas e Médias Empresas (PME) para o PIB é baixa, como consequência dos níveis de produtividade extremamente baixos.

Aliás, em Junho de 2014, (Notícias, 17/06/14), a Autoridade Tributária de Moçambique (AT) dava a conhecer que até à altura, tinham sido registados 2.902.000 contribuintes, abaixo dos 13% dos cerca de 23 milhões de habitantes, e que o universo de funcionários públicos representava 2% da população potencialmente activa, que ascendia a 13.250.000 habitantes¹⁰⁹.

¹⁰⁸ Castigo Nhamane, Representante da FEMATRO, em entrevista concedida ao Jornal Notícias, aos 12/11/13.

¹⁰⁹ Em 1998, “o serviço público em Moçambique cobria apenas cerca de 10% do sector formal de emprego” (Minter, 1998: 322).

Por sua vez, o Instituto para a Promoção das Pequenas e Médias Empresas de Moçambique (IPPMEM), em Maio de 2014, dava a conhecer que apenas 2% das micro, pequenas e médias empresas estavam registadas (O País, 20/05/14). Aliás, as PME constituam a maioria no tecido empresarial em termos de unidades de produção, perfazendo mais de 98,6% do total nacional (DNI, 2008-2011: 5):

Quadro 64. Unidades de produção em Moçambique, 2008 - 2011

Tamanho das Empresas	Total das unidades (a)		Total dos trabalhadores (b)		Média nº Traba lhadores/firma**
	Nº	%*	Nº	%*	
Micro	23.074	79,9	42.563	14,1	2
Pequenas	2.779	9,6	17.586	5,8	6
Médias	2.621	9,1	69.076	22,9	26
Total PMEs	28.474	98,6	129.225	42,8	5
Grande	3.966	1,4	171.920	57,1	152
Total	28.870	100,0	301.145	99,9***	

* A percentagem total de todas empresas; **Média de trabalhadores por unidades de firmas (Média Aritmética é usada ao invés de mediana (pelo facto de não termos a mediana); *** Valor não preciso dado as diferenças decimais.

Fonte: Direcção Nacional da Indústria – Ministério da Indústria e Comércio, 2008-2011: 5

Assim, os sectores formais e informais, operam no mesmo espaço e até certo ponto, sem grandes obstruções. A ausência de conflitualidade entre estes dois grupos, ajuda a ultrapassar as lacunas mútuas, ou seja, impulsiona a complementaridade.

Com algumas excepções, o poder público continua a demonstrar um certo desinteresse sobre o sector informal não se vislumbrando mecanismos ou incentivos para a sua atracção para o quadro legal (Antoine, 1998: 57).

Quer parecer que no planeamento das políticas de desenvolvimento, o sector informal continua a ser considerado como uma entidade separada dos outros sectores económicos. Os vínculos entre os sectores formal e informal parecem ser ignorados e, conseqüentemente, não se chega a ter uma visão geral da situação socioeconómica do sector e do país em geral.

A inclusão dos cidadãos que vivem na economia informal continua a ser marginalizada, embora estes coexistam com as empresas nacionais e estrangeiras, privadas ou públicas que actuam viradas quer para o mercado interno quer para o internacional.

Parece não se ter em conta que

actualmente, o trabalho independente ou auto-emprego tende a ganhar novo vigor em virtude da competitividade das empresas e da necessidade de redução de custos, com a tendência para a

tercialização da economia, e, em especial, com as políticas públicas tendentes à desregulamentação de sectores, com a respectiva privatização e redução do peso do Estado na economia (Bilhim, 2009: 178), que, para o Estado, ao invés de atribuir subsídios às empresas para manutenção de postos de trabalho, seja preferível incentivar com subsídios a criação do auto-emprego, expandido a criação de micro-empresas no domicílio, facilitando a emergência de novos modelos de descentralização e articulação de actividades empresariais, como a subcontratação e o “*franchising*”, que potenciam a independência dos agentes económicos (Bilhim, 2009: 178).

É de todo esquecido o importantíssimo papel das PME nos fluxos do comércio internacional, nomeadamente, que cerca de 80% das transacções comerciais correntes (e não institucionais) entre o norte e o sul, são assegurados por este tipo de empresas, cuja versatilidade e flexibilidade negocial permitem numa grande maioria dos casos, com grande sucesso, o estabelecimento de relações privilegiadas com os diversos agentes económicos destinatários (Torres, 1999: 67).

Alias, a estrutura empresarial durante a colonização, assentava essencialmente numa forte pulverização de PME comerciais de tipo familiar, disseminados, em maior ou menor profusão, por todo o território, legado que teve influência “no comportamento posterior dos agentes económicos locais, levando-os a prosseguir, sobretudo numa primeira fase de adaptação, o mesmo tipo e forma de negociar”. (Torres, 1999: 67-68).

Nota-se que o principal objectivo e preocupação do governo é a integração do país na economia global apenas e através das grandes empresas, não se tomando em consideração a dimensão de relevância que as pequenas unidades geram, nomeadamente, no emprego, são cruciais para a competitividade, na diversificação e estímulo da inovação, criatividade e na mobilização de recursos sociais e económicos, num contexto em que, por exemplo, o sector do transporte colectivo informal, constitui, pelos rendimentos e os empregos por ele criados, e o nível de mobilidade e acessibilidade que o mesmo promove, um factor importante de estabilidade económica e social (Barbieux, 1998: 23), pelo que o mesmo tende a ser cada vez mais robusto e de sucesso, com tendência mesmo de *eliminar* o formal pois, no sector, o cenário encoraja mais a actividade informal que formal, visto que para a maioria da população, as políticas oficiais e formais são incapazes de garantir a subsistência básica e segurança, a procura de formas de subsistência básica fora do âmbito do poder formal parece ser a única forma de sobreviver quando não se dispõe de segurança social, nem de seguros para o desemprego.

Neste aspecto, a política fiscal e a falta de acesso a informação, são apontadas como sendo uma das questões que faz com que os potenciais operadores prefiram continuar a

envolverem-se em actividades informais para poderem cumprir com as suas obrigações/necessidades¹¹⁰. Aliás, como defende Mosca, o Imposto sobre Rendimentos de Pessoas Colectivas é alto, levando, por isso, o empresariado a fugir ao fisco¹¹¹.

Aparentemente, não existe uma forma eficaz de impedir o funcionamento ilegal., embora se reconheça que o Imposto Simplificado para Pequenos Contribuintes (ISPC), introduzido através da Lei 5/2009 e o respectivo regulamento, possa resolver parte deste problema quando devidamente divulgado.

Aliás, o Governo de Moçambique, em 2011, aprovou o Decreto nº 44/2011 de 21/09, que estabelece as normas que regulamentam o IPPME, na sua óptica, um instrumento que i) contribuirá na operacionalização e a transformação de empresas do sector informal com potencial para passar a integrar o sector formal da economia; ii) estruturar o funcionamento das micro, pequenas e médias empresas, com enfoque para a sua ligação com as grandes empresas; iii) permitir o aumento da renda nacional, consolidação da economia, criando um melhor ambiente de negócios e aumento da base tributária, bem como a monetarização da economia rural, e iv) a produção de dados de informação estatística, entre outros objectivos.

Segundo a classificação aprovada, como micro empresa é considerada aquela que tenha 1 a 4 trabalhadores (onde se situam grande parte dos operadores formais e informais), ou cujo volume de negócios não atinja 1,2 milhão de meticais/ano; enquanto a pequena empresa é aquela que tem 5 a 49 trabalhadores ou que tenha um volume de negócios situado entre 1,2 milhão e 14,7 milhões de meticais; finalmente, as médias empresas são as que têm de 50 a 99 trabalhadores ou um volume de negócios anual situado entre os 14,7 e 29,9 milhões de meticais. No entanto, sublinha o decreto 44/2011, que o critério determinante para a classificação de empresas é o volume de negócios. Quer dizer que mesmo que tenha apenas dois trabalhadores, se a empresa tiver um volume de negócios acima dos 14,7 milhões de meticais, definitivamente, ela será uma média empresa. Portanto, o critério de classificação é o volume de negócios mais que o número de trabalhadores.

Esta situação, pressupõe, por outro lado, que uma das questões que conduz a existência de um elevado número de operadores ilegais, não seja necessariamente os custos de licenciamento, fiscais e outros mas sim os procedimentos inerentes a legalização da actividade, que não são do domínio da sua maioria.

¹¹⁰ O licenciamento para o desenvolvimento da actividade de transporte colectivo para um *mini-bus* de 15 lugares, está fixado em 2.500,00/ano para além do pagamento de 20,00MT/dia (na primeira largada do terminal); 2.500,00MT/ano, é também o custo do licenciamento da actividade de um táxi – adicionados 2.000,00MT referentes a praça, totalizando 4.500,00MT.

¹¹¹ Em entrevista ao Jornal o País, 30/04/2014

A sua fraca formação força-os a continuar num contexto ilegal pois, principalmente no meio urbano, as suas operações constituem igualmente um risco por, muitas vezes, resultar mais caro trabalhar nessa condição, em virtude de serem forçados a pagar subornos quase que diariamente as autoridades fiscalizadoras. Aliás, os operadores ilegais são tidos como aqueles que mais contribuem para o crescimento de actos de corrupção e clientelismo no sector e da polícia de trânsito em particular.

Aliás, parte considerável das viaturas para além de serem adquiridas em segunda mão, muitas não apresentam qualidades técnicas para o desenvolvimento da actividade pelo que as seguradoras mostram-se relutantes em segurá-las, para além de uma outra parte das mesmas, na sua fuga ao pagamento dos direitos aduaneiros e outras por serem furtadas, apresentarem documentação falsa. Por exemplo, no ano 2010, durante a realização da “*Operação Limpopo*”, que tinha como objectivo a apreensão de viaturas furtadas ao nível da África Austral, na província de Nampula foram apreendidas 43 viaturas nessa condição; já no ano 2009, a polícia na mesma província recuperou 15 viaturas furtadas, assim como 95 motorizadas e 43 bicicletas (Governo da Província de Nampula, 2011: 96; 2010: 97); uma situação que é comum em todo o país.

Assim, os operadores desenvolvem as suas actividades num terreno complexo e o Estado não tem conhecimento da situação do sector, em aspectos como o número de veículos em circulação e avariados, tráfego, passageiros, entre outros aspectos, o que afecta consideravelmente as estatísticas nacionais (Antoine, 1998: 57). Aliás, no geral, devido a liberalização da regulamentação que governam o mercado do transporte colectivo, as fontes de estatística ou informação ficaram mais limitadas e noutros casos mais complexas (Button, 2003: xvi).

Consequentemente, elevada quantidade de recursos financeiros são movimentados fora do controlo das autoridades fiscais. Isto é, o país regista volumes significativos de actividade de transporte colectivo não obtendo retornos em termos de receitas fiscais. Assim, a actual forma de concorrência no mercado de transporte colectivo, trás consequências indesejáveis quer para os passageiros, quer para os operadores e ainda para o próprio Estado.

Não existe nenhum controlo efectivo de acesso quer a profissão quer ao sector. Qualquer interessado, desde que tenha uma viatura pode desenvolver a actividade (Antoine, 1998: 57). Aliás, o licenciamento dos operadores, imposto pela legislação, é o principal e quase único meio de controlo dos mesmos, o que não permite ter-se um conhecimento, controlo ou noção das operações no transporte colectivo (Lowe, 1991: 15).

Até certo ponto, os próprios proprietários não têm conhecimento dos verdadeiros valores que são movimentados pelos condutores e cobradores que têm um incentivo para não os revelarem uma vez que, fora do sector público/estatal, não se observa a emissão e venda de bilhetes de passagem, sendo assim obrigados a proceder a entrega de uma receita diária fixa.

Realçar, entretanto, que sua grande parte é constituída por carrinhas adquiridas em segunda mão, do tipo “*mini-bus*”, os “*chapas*” com capacidade de 15 e 25 lugares, para além dos referidos “*My Love*”. Neste aspecto particular, importa salientar que, no global, em muitos países da ASS um significativo nicho do mercado de transporte colectivo é servido por *mini-buses* (Venter; Britz e Homes, 1998: 77). É por esta razão que na sua generalidade, o transporte colectivo em Moçambique tem a designação de semi-colectivo. Aliás, a alínea 39 do Artigo 1, do Capítulo I do Regulamento de Transporte em Automóveis define o transporte semi-colectivo como “o transporte de passageiros que se realiza utilizando autocarros com capacidade até 25 lugares ou veículos de carga de peso bruto até 7.000kg adaptados para o transporte de passageiros, quando haja necessidade de transporte de pessoas e que outras alternativas não se ofereçam”. Aliás, este aspecto é reforçado pelo aludido regulamento que, no seu Artigo 37 (7), da a conhecer os veículos que podem ser licenciados para o transporte de passageiros em Moçambique, nomeadamente para o i) Transporte internacional – lotação igual ou superior a 25 lugares; ii) Transporte inter-provincial: a) carreira expresso: lotação igual ou superior a 33 lugares; b) carreira regular: lotação igual ou superior a 40 lugares; iii) Transporte inter-distrital: lotação igual ou superior a 25 lugares; iv) Transporte urbano: lotação igual ou superior a 40 lugares; v) Transporte semi-colectivo: lotação igual ou superior a 15 lugares.

Assim, em Moçambique, um dos aspectos mais salientes com que o sector se depara, reside no elevado número de empresas existentes, com uma dimensão, na imensa maioria dos casos, diminuta, totalmente inadequadas as exigências da actividade (Figueiredo, 1996: 40).

Segundo um estudo desenvolvido pela USAID (2008: 17), em Nampula existiam cerca de 100 proprietários com frotas que iam de uma a 10 viaturas, praticamente todas de 15 lugares e cerca de 250 “*chapas*” operavam em 17 rotas na cidade e cerca de 200 outros (na sua maioria ilegais) fora dela. Os serviços de longo curso eram prestados por autocarros de 25 e 30 lugares e muito pouco de 90 lugares, e por camiões com bancos que transportam passageiros e carga em condições muito precárias.

Ainda segundo o mesmo estudo (2008: 17), em 2006, 70 % dos autocarros licenciados em Maputo tinham capacidade para 15 passageiros, 10% para 26 lugares e 16% para 29. Os restantes 3% eram autocarros de grande dimensão operados pela EMTPM, embora no

contexto actual seja possível observar a circulação de alguns autocarros de grande porte pertencentes ao sector privado.

Este aspecto deve-se ao facto da aquisição de viaturas de pequenas dimensões e em segunda-mão ser mais fácil e *barata*¹¹². A sua manutenção é tida como sendo mais fácil. Muitos dos sobressalentes nelas utilizados são os mesmos que das viaturas ligeiras e, por isso, fáceis de adquirir, assim como as habilidades de manutenção são mais comuns (USAID, 2008: 12), para além da flexibilidade deste tipo de viaturas nas rodovias, nomeadamente, estacionamento, parqueamentos, ultrapassagens de obstáculos, entre outros aspectos.

Este contexto, concorre para a existência de um grande número de viaturas que se dedicam ao transporte colectivo, com efeito na circulação rodoviária, particularmente nas grandes urbes, que é bastante intensa, e que tende a aumentar devido ao facto do governo não mostrar condições de ser capaz de estancar o desenvolvimento da actividade em carrinhas com menor capacidade.

Assim, o sistema normativo vigente tem tido como consequência um crescimento da capacidade da oferta de transporte de passageiros que se repercute mais sobre a dimensão numérica do parque de veículos do que sobre a sua capacidade de resposta. Ou seja, aumenta o número de veículos em detrimento do aumento da capacidade dos mesmos (Figueiredo, 1996: 33).

Refira-se que para além de veículos que se dedicam ao transporte colectivo, se observa também o serviço de táxi, em todas as capitais provinciais e em algumas cidades, que é tido também como sendo desorganizado e sem qualidade. Os táxis constituem também uma das grandes oportunidades de emprego no meio urbano e invadiram todo o espaço disponível, funcionando em áreas densamente povoadas que deveriam, em princípio, ser servidas por um eficiente transporte colectivo (Sint-Laurent, 1998: 48).

Tal como se observa no transporte colectivo, a maioria dos operadores do serviço de táxi carece de licença para o exercício da actividade, para além dos seus motoristas não possuírem licença de condução de serviços públicos, como impõe a lei. Significativa parte das viaturas usadas para o serviço não ostentam um sinal peculiar, nomeadamente a inscrição táxi ou o código da praça, medida que pode facilitar a sua identificação e controlo, para além de

¹¹² Um estudo levado a cabo e apresentado pela Associação de Importação e Distribuição de Automóveis de Moçambique (AIDAM), entidade que congrega 14 empresas e representantes de marcas que operam no mercado de venda e assistência de viaturas de “primeira mão”, dava a conhecer que, das 45 mil viaturas em média importadas anualmente em Moçambique, apenas 10% (cerca de 4.500) eram zero quilómetro (no ano 2013, tinham sido comercializadas um total de 6.000 viaturas zero quilómetros). Concluía o estudo salientando que o mercado de viaturas novas em Moçambique era muito curto e o mesmo era principalmente direccionado as instituições do Estado, aos Bancos e as grandes empresas privadas (Domingo, 23/02/14).

que os valores cobrados muitas vezes não correspondem à distância percorrida, para pouco conforto dos passageiros, pois não usam taxímetros.

Para além de viaturas e dada a escassez e inexistência das mesmas em muitas comunidades, observa-se também a utilização de motorizadas e bicicletas no serviço de táxi.

Por exemplo, no posto administrativo de Itoculo, distrito de Monapo, província de Nampula, cerca de 20 motorizadas/táxi privadas, garantem a ligação entre a sede do posto, ao cruzamento com a estrada Nacional Nº 1, que liga Nacala–Porto à cidade de Nampula, tendo como principais clientes, os funcionários públicos e comerciantes informais que asseguram a actividade comercial na zona (Notícias, 24/05/11).

Assim, para além do predomínio dos autocarros de pequena, média e alguns de grande dimensão, observa-se também o de táxi (automóvel), carrinhas de caixa aberta, motorizadas e bicicletas.

Vive-se assim, um contexto em que o sector de transporte colectivo não corresponde as circunstâncias e necessidades existentes no seu todo, com consequências gravosas para os cidadãos.

Portanto, na generalidade, o transporte colectivo em Moçambique, é ineficiente, insuficiente e reflecte-se nos grandes aglomerados de pessoas de uma forma intermitente nas paragens, quer as pré-estabelecidas ou não, principalmente nas grandes cidades.

Assim, o crescimento demográfico e o aumento de necessidades de mobilidade urbana, mostram os limites de um sistema que seja respondido exclusivamente por pequenos operadores (Barbieux, 1998: 23).

Observe-se em seguida a caracterização de cada um dos sectores envolvido no transporte colectivo, nomeadamente, o público, privado e informal.

4.2.1. – O Sector Público

O sector de transporte público/estatal em Moçambique, como em seguida poderá se constatar, é extremamente reduzido, pouco abrangente e sem a pujança necessária e capacidade de cobrir as diferentes rotas e destinos quer urbanos quer suburbanos pois, estas empresas, na sua maioria, exceptuando as cidades de Maputo e da Matola, detêm uma capacidade que varia entre um à dois autocarros operacionais¹¹³. Segundo informações de algumas entidades governamentais, nomeadamente, a Direcção Nacional dos Transportes e

¹¹³ De acordo com o estudo da USAID (2008: 4), para responder as necessidades do transporte colectivo em Moçambique, numa população de um milhão de habitantes, eram necessários cerca de 1.000 autocarros convencionais.

Logística – Ministério dos Transportes e Comunicações (DNLT-MTC), Direcção do Departamento de Transporte, Comunicação e Trânsito no Município de Nampula e a Vereação do Pelouro de Transportes e Trânsito no Município de Maputo, assim como de um estudo desenvolvido pela USAID em 2008, a cota de mercado das mesmas está abaixo dos 15%, com uma cobertura, na sua grande maioria, abaixo dos 50%.

Aliás, convém referir que, apenas ao nível de algumas capitais provinciais (excepção seja feita a Nampula, onde o município de Nacala dispõe duma empresa de transporte colectivo), existe uma empresa pública/estatal que se ocupa desta área socioeconómica.

Até Janeiro de 2014, o país contava com nove empresas públicas, dos 53 municípios, redistribuídas por nove cidades (não províncias), nomeadamente, Beira, Inhambane, Maputo, Matola, Nacala¹¹⁴, Nampula Tete, Pemba e Xai-Xai. Como se pode depreender, das 11 províncias administrativas de Moçambique, três capitais provinciais estão desprovidas de qualquer operador público/estatal de transporte colectivo. Importa também fazer referência que, dos 53 municípios no país, sete estão localizados na província de Nampula, nomeadamente, Angoche, Ilha de Moçambique, Malema, Monapo, Nacala-Porto, Nampula e Ribaué e, como se referiu, apenas dois deles, nomeadamente, Nampula e Nacala Porto, dispunham de um operador estatal de transporte colectivo.

Quadro 65. População nos municípios da província de Nampula

Município	População
Angoche	89.998
Ilha de Moçambique	48.063
Malema	20.277
Monapo	132.265
Nacala-Porto	172.064
Nampula	471.717
Ribaué	79.307

Fonte: INE, 2009: 20-134

Refira-se que as unidades em funcionamento nas cidades de Inhambane, Xai-Xai e Tete, até Agosto de 2011, altura em que passaram para a tutela dos municípios locais nos termos do Decreto do Conselho de Ministros nº 31/2011 de 11 de Agosto, eram delegações da Empresa Municipal de Transporte Público de Maputo, Empresa Pública (EMTPM, E.P.).

O Decreto em referência define que as autoridades municipais têm a responsabilidade pelo transporte colectivo¹¹⁵, ao nível da sua área de jurisdição. Aliás, esta, não constitui a primeira experiência do em Moçambique. Em 1999, os Transportes Públicos de Xai-Xai

¹¹⁴ Única empresa municipal de raiz que circula com dois autocarros.

¹¹⁵ Moçambique com um total de 150 distritos administrativos conta com 53 municípios.

(província de Gaza) faliram depois da transferência da sua gestão para o município local (Notícias, 09/08/2011).

Assim, devido a fraca capacidade de resposta do sector público, por exemplo, das 11 rotas urbanas da cidade de Nampula, objecto da sua constituição, a EMTPN não explorava nenhuma, privilegiando as rotas de médio e longo curso, onde não enfrentava grande concorrência dos operadores privados em virtude das rodovias (com excepção da rota de Murrupula) não se encontrarem asfaltadas.

Quadro 66. Rotas operadas pelos EMTPN no Iº Semestre de 2010

Rota	Meses
Rapale	Janeiro/Junho
Murrupula	Janeiro/Junho
Namina	Mai/Junho
Ribáuè	Janeiro/Março
Total	4

Fonte: TPN/Março de 2011

Aliás, na generalidade do país, em várias cidades, várias rotas estão previstas, mas não servidas pelas empresas municipais (onde existem), o que, em parte, demonstra que em relação a expansão das diferentes urbes, a prioridade tem sido mais a questão habitacional¹¹⁶, enquanto os serviços sociais e económicos têm continuado a ser fixados nos centros das cidades, o que faz com que as pessoas não se beneficiem dos serviços de transportes.

Em Junho de 2012, dados oficiais da principal transportadora colectiva urbana em Moçambique, a EMTPM indicavam que a mesma tinha 269 autocarros operacionais, o que não satisfazia as necessidades duma cidade como a de Maputo, onde vivem ou trabalham quase 2 milhões de pessoas (INE, 2013: 13). Na mesma altura, o município de Maputo deu a conhecer que necessitava de 600 autocarros de modo a solucionar a crise de transportes na cidade e província de Maputo. Em Setembro do mesmo ano, a sua quota de mercado e taxa de cobertura na cidade de Maputo, situavam-se em 15% e 56% respectivamente (EMTPM, 2012: vi).

A fraqueza do sector público/estatal no transporte colectivo em Moçambique, também pode ser observada na Empresa Municipal dos Transportes Públicos de Inhambane que em Abril de 2013, contava com uma frota de seis autocarros, dos quais apenas um se encontrava em circulação com enormes deficiências (Notícias, 23/04/13).

¹¹⁶ O tipo de planeamento ainda em aplicação em Moçambique ainda é semelhante ao observado no período colonial: as habitações residenciais nas periferias, o sector terciário (serviços) nos centros.

Aliás, devido a fraca capacidade de resposta por parte das transportadoras estatais, entre os dias 5 e 6 de Fevereiro de 2008 e em Março e Setembro de 2011, em Moçambique, observaram-se manifestações populares violentas devido ao agravamento dos preços de combustíveis, que levou os operadores privados a paralisarem as suas actividades.

Aliás, devido a inexistência de empresas públicas ou estatais para o transporte colectivo, as autoridades de algumas vilas e cidades municipalizadas, sentiram-se na obrigação de disponibilizarem aos cidadãos formas alternativas de mobilidade, introduzindo também o táxi de veículos de duas rodas (motorizadas), denominado em Moçambique de “fácil transporte”, para além de bicicletas que também estão a ser utilizada nestes serviços.

Por exemplo, o Município do Dondo, na província de Sofala, até Maio de 2011, contava com 14 motorizadas para esta actividade (Notícias, 04/05/11). No entanto, para uma boa resposta, tal como se observa na generalidade do país, colocava-se a questão das vias de acesso nos diferentes bairros do município.

Este contexto é uma réplica nacional; isto é, são poucas cidades onde existem empresas públicas/estatais, estando o país, quase na sua totalidade, a mercê dos operadores privados e informais. Tanto mais que, o investimento público no transporte colectivo em Moçambique favorece em grande medida as áreas urbanas, particularmente a sua cidade capital, Maputo e mesmo nos seus subúrbios o serviço não é disponível como no centro da cidade.

No geral, o serviço prestado pelos operadores do sector público não é abrangente, cobrindo a menor parte das necessidades. Assim, em Moçambique, o transporte, quer o interurbano quer o de médio e longo curso, constitui um problema quotidiano.

Importa também referir que desde Junho de 2014, a Empresa Pública Correios de Moçambique constituiu a empresa “PostBus” para o transporte inter provincial de pessoas e bens, funcionando numa primeira fase com 7 autocarros com capacidade para 70 passageiros e duas toneladas de carga cada, sendo que dois estão afectos à rota Maputo-Beira-Maputo, igual número no trajecto Beira-Chimoio-Tete-Chimoio-Beira, um autocarro para o trajecto Beira-Quelimane-Beira e outros dois para a via Quelimane-Nampula-Pemba-Nampula (Notícias, 10/06/2014).

4.2.2. – Sector Privado/formal

Embora, Todaro (1997: 34) sublinhe que em países africanos como Moçambique, com problemas concernentes a recursos, incluindo os humanos, se dê maior ênfase as actividades

do sector público, e que as empresas estatais assumem um papel dominante e de coordenação dada a fragmentação administrativa das actividades empresariais, este aspecto, não se observa, no sector do transporte colectivo em Moçambique, diferentemente, por exemplo, na Tunísia, onde o sector privado é marginal, cobrindo apenas cerca de 5% do tráfego (Barbieux, 1998: 22).

Como se referiu, ao nível do país, quer no meio urbano quer no meio rural, o sector privado, formal e informal, é o principal actor no serviço de transporte colectivo.

Embora haja uma dificuldade em apresentar números globais, em parte, dada a evidente *dispersão* das entidades que emitem as diferentes licenças para o desenvolvimento da actividade ao nível do país, é percepção comum que o sector privado, quer o formal, quer o informal, é determinante na actividade de transporte colectivo.

De acordo com o Decreto nº37/2009 (53), em 2007 o país contava com 12.010 viaturas licenciadas para o transporte de passageiros, cuja distribuição provincial era a seguinte:

Quadro 67. Frota de transporte rodoviário de passageiros por província – 2007

Províncias	Transporte Urbano	Transporte Interprovincial	Transporte Internacional	Semi-Colectivo
Cabo Delgado	2	12	0	80
Niassa	0	2	0	150
Nampula	6	37	0	1.716
Zambézia	4	3	0	461
Tete	0	8	0	250
Manica	0	10	0	507
Sofala	21	62	0	498
Inhambane	3	52	0	172
Gaza	0	307	0	750
Maputo – Cidade	39	373	181	2.045
Maputo – Província	0	128	0	1.422
Total	75	994	181	8.051

Entretanto, informação recente, indicava que até Julho de 2009, os concessionários de transporte de passageiros e mercadorias, exploravam cerca de oito mil veículos (Notícias, 07/08/09).

Tomando como exemplo a província de Nampula, até Março de 2011, o quadro de operadores formais no transporte colectivo, inter e intra-provincial, era o seguinte:

Quadro 68. Transportadores de Passageiros na Província de Nampula

Nome da Companhia/Proprietário	Domicílio	Frota/Nº de Autocarros	Capacidade de cada Veículo
Abdul Alim	Nampula	4	15 lugares cada carrinha
Abdul Carimo Abdul Magide	Nampula	3	15 lugares cada carrinha
Abibo Mohamed	Nampula	6	15 lugares cada carrinha
Afizal Mamudo Gulamo	Nampula	3	15 lugares cada carrinha
Aissa Abdul Karimo Magide Cidi	Nampula	4	15 lugares cada carrinha
Andonage Bernardo	Nampula	3	15 lugares cada carrinha
Artur Faruk Ismael	Nampula	3	15 lugares cada carrinha
Bangliwala Ayyub Ahmede Vali	Nampula	3	15 lugares cada carrinha
Cassam Mohamed	Nampula	7	15 lugares cada carrinha
Ernesto Martinho Lai Chitsumba	Nampula	1	29 lugares
Fazulur Mohamed	Nampula	6	15 lugares cada carrinha
Frederico Aiupa	Monapo	4	15 lugares cada carrinha
Grupo Mecula	Nampula	8	67 lugares cada autocarro
Humberto Xavier Estêvão	Nampula	6	15 lugares cada carrinha
Januário Joaquim Mabetero	Nampula	3	15 lugares cada carrinha
Joaquim Augusto Mubai	Nampula	2	15 lugares cada carrinha
José Piedade Suzana	Nacala-Porto	4	15 lugares cada carrinha
Lúcio Felisberto Adelino	Muecate	2	15 lugares cada carrinha
Luís Alberto Cumaio	Nampula	1	29 lugares
Maning Nice	Nampula	9	65 lugares cada autocarro
Nampula Expresso	Nampula	7	65 lugares cada autocarro
Omar Juma	Ilha de Moçambique	7	15 lugares cada carrinha
Saide Salum Mohamed	Ilha de Moçambique	7	29 lugares cada carrinha
Salvador Jacinto Chacha	Nampula	6	15 lugares cada carrinha
Saquina Momade Abdurramane	Nacala-Porto	5	29 lugares cada carrinha
Sebastião Joaquim Matavele	Nacala-Porto	3	15 lugares cada carrinha
Victor Chico	Nampula	4	15 lugares cada carrinha
Zeca Alberto	Nampula	2	15 lugares cada carrinha

Fonte: Direcção Provincial dos Transportes e Comunicações – Nampula/Março de 2011

Nampula contava assim, até Março de 2011, com 28 operadores privados formais/legais registados, operando na sua maioria com carrinhas de 15 lugares.

Portanto, como se pode observar no quadro 63, oficialmente, a província de Nampula, no transporte inter-districtal e inter-provincial, com 28 operadores, dispunha de 125 unidades de transporte de diferentes tamanhos, com uma oferta de 3.437 lugares para uma população de 4.647.841 habitantes o que faz com que a situação do transporte colectivo seja preocupante, situação que concorre e fomenta a utilização de viaturas sem condições regulamentadas para o exercício da actividade, quer em termos de segurança quer em termos de comodidade.

Quadro 69. Superfície por distrito e densidade populacional da província de Nampula, 2007

Província, distrito e área de residência	Superfície (Km2) Estr.Percentual		População (Habitantes)
Província	3.275.449	100,0	3.985.285
Superfície das águas	3.409	0,1	
Superfície terrestre	3.272.040	99,9	
Angoche	256.411	7,8	276.471
Namapa-Erati	215.187	6,6	256.715
Malema	149.268	4,6	164.898
Meconta	146.296	4,5	154.843
Mecuburi	135.929	4,1	155.296
Memba	207.399	6,3	229.824
Mogovolas	184.731	5,6	266.559
Moma	136.687	4,2	310.690
Monapo	252.688	7,7	304.060
Mogincual	96.643	3,0	129.969
Mossuril	93.642	2,9	116.301
Muecate	78.375	2,4	93.906
Murupula	110.867	3,4	140.311
Nacala-a-Velha	112.657	3,4	88.807
Nampula Rapale	150.496	4,6	57.491
Ribaue	147.340	4,5	186.250
Nacaroa	85.394	2,6	106.887
Lalaua	64.104	2,0	73.536
Nampula (cidade)	363.607	11,1	73.536
Nacala (cidade)	235.249	7,2	471.717
Ilha de Mocamb(cidade)	49.069	1,5	48.063

Fonte: INE, 2009

Por exemplo, o distrito de Muecate, com 78.375 habitantes, apenas tinha um operador com 2 viaturas que perfaziam 30 lugares no total. Um outro exemplo, provem do distrito de Malema, onde, com 149.268 habitantes, contando com três postos administrativos nomeadamente, Cholfuto e Mutuali (cujas sedes distam a 50km da vila sede do distrito – e o Posto Administrativo de Canhunha em Malema-Sede) para além de 9 localidades, sendo a

mais distante a de Nioné, situada a mais de 100km da sede do distrito, não dispõe de um único operador formal de transporte colectivo.

Significa que, oficialmente e legalmente, 16 distritos da província de Nampula, com um total de 2.142.555 habitantes, estavam desprovidos de qualquer serviço de transporte colectivo.

Um outro exemplo pode ser observado nos dados fornecidos pelo município de Nampula que, em Março de 2011, registava cerca de 660 viaturas do sector privado para o transporte colectivo, 300 no serviço de táxi, 11 no transporte escolar e 34 para o transporte de carga, contra duas do sector público/estatal, embora, nem todas as viaturas se encontrassem operacionais, para além de outros que tinham optado por outras actividades ou rotas inter-districtais ou inter-provinciais.

Quadro 70. Principais rotas exploradas ao nível da cidade de Nampula e lugares oferecidos

N.Ord.	Designação da rota	Código da rota	Nº de viatura e lotação de 26 – 30 lugares	Nº de viatura e lotação de 15 lugares
1	Waresta – polígono (via Av. do Trabalho)	100	04	104
2	Polígono – subestação (via Av. do Trabalho)	1400	01	73
3	Polígono – Marrere (via EN1)	2800	02	0
4	Waresta – INIA (via P. S. Kamkhomba)	300	08	120
5	INIA – Subestação (via P. S. Kamkhomba)	1500	02	91
6	INIA – Universidade à Politécnica (via P. S. Kamkhomba)	4000	03	04
7	Waresta – Muhala Expansão (via Matadouro)	500	06	111
8	Muhala Expansão – Subestação (via Matadouro)	1300	02	68
9	Waresta – Namicopo (via Av. do Trabalho)	700	0	45
10	Namicopo – Marere (via Av. do Trabalho)	2400	0	05
11	Muhala Exp. B. Jardim – Waresta (via P. S. Kamkhomba)	2000	02	06
Total			30	627

Fonte: Município de Nampula – Março/2011.

A predominância do sector privado, também se observa, por exemplo, na sua reacção quando as autoridades tomam medidas tendentes a disciplinar a actividade, como por exemplo, a imposição da inspecção automóvel, de utilização de terminais e paragens previamente estabelecidas, ou a exigência de emissão de bilhetes de passagem como previsto na lei, oferecerem uma forte resistência, pelo facto de serem detentores do poder de mercado, “comprometendo o exercício das liberdades fundamentais”, mantendo “ineficiências de

diversa ordem que reduzem substancialmente o bem-estar global” da sociedade e da economia, e a “sua capacidade de desenvolvimento endógeno” (Rodrigues, 2008: 75 – 76).

Assim, sempre que as autoridades tentam pôr cobro a situação, faz com que os transportadores levem a cabo espécies de greves silenciosas, observando-se uma redução da circulação dos “*chapas*”, que muitas vezes se posicionam em pontos onde as aludidas autoridades não os alcançam ou retiram-nas da circulação, com consequências para o público utente.

Aliás, em virtude das operações do transporte colectivo estarem fortemente dependentes dos sectores privado e informal, o governo desde 2008, é *forçado* a fazer concessões na área dos impostos sobre os combustíveis, abdicando da sua cobrança para “evitar penalizar” os passageiros, já que os proprietários das viaturas, ameaçam sempre, agravar as taxas de transporte.

Segundo a USAID (2008: 17), cerca de 1.000 empresas privadas em Maputo e 600 na Matola forneciam o serviço de transporte colectivo, utilizando cerca de 2.500 e 1.200 veículos, respectivamente. Na sua maioria, eram pequenas empresas familiares.

Aliás, as estatísticas do censo às empresas 2008 – 2011, mostram que na estrutura empresarial nacional, referenciando no quadro 76, cerca de 54% das empresas (pequenas e médias) são empresas em nome individual, que são responsáveis por cerca de 15% do emprego formal total. Exceptuando a Administração Pública e o sector informal é este grupo de empresas o principal gerador de emprego em Moçambique (DNIC, 2008-2011: 5).

4.2.3. – O Sector Informal

Em relação ao sector informal importa salientar a dificuldade, pela natureza da actividade que se entende como *clandestina*, em apresentar números concretos. No entanto, é percepção e entendimento comum que este sector detém grande parte do serviço de transporte colectivo em muitas regiões.

O seu domínio observa-se quer nas zonas urbanas onde há maior circulação rodoviária, quer no meio suburbano e rural, onde os operadores formais praticamente são inexistentes. Segundo a USAID (2008: 21), por exemplo, em 2008, estimava-se que entre 15% e 30% dos veículos que operavam em Maputo fossem ilegais. Na mesma altura, dos 200 “*chapas*” que operavam em rotas de longo curso fora da cidade de Nampula, apenas 70 se encontram numa situação legalizada.

Os operadores ilegais em Moçambique, representam assim, uma grande parte do mercado (USAID, 2008: 21).

Na generalidade, os operadores ilegais são tidos como sendo diferentes dos legais no que diz respeito à forma de encarar o mercado, sendo considerados mais agressivos, não avessos a riscos e muitas vezes física e mentalmente mais aptos. A vantagem e domínio do mercado pelos mesmos, deve-se, em parte, a sua baixa estrutura de custos operacionais, a sua facilidade de entrada, flexibilidade e capacidade de adaptação rápida ao mercado (não estando, por exemplo, *presos* a operarem numa única rota), para além da utilização de viaturas de pequena dimensão (Shaw, 1998: 102).

Com maior incidência nas regiões rurais, com a inexistência de transporte colectivo formal de médio e longo curso, as populações estão na dependência destes transportadores, em parte, devido a dispersão das áreas residenciais, o que aumenta as distâncias, criando um mercado irregular assim como rotas de baixa procura¹¹⁷ (Shaw, 1998: 102; OCDE, 1977: 4). Como reconhece a resolução 37/2009 (57), os operadores privados dos transportes não estão encorajados a percorrer grandes distâncias, particularmente nas zonas rurais, para proceder o transporte de passageiros e mercadorias dispersas.

Como se pode observar no quadro 63, por exemplo, dos 22 distritos que compõem a província de Nampula, apenas cinco tinham operadores formais, nomeadamente, Nampula, Monapo, Nacala-Porto, Muecate e Ilha de Moçambique, sendo que os restantes 17, oficialmente não tinham transportes colectivos. Como constatou a USAID (2008: 4), a capacidade adicional é fornecida por operadores ilegais, normalmente com viaturas impróprias para o efeito.

Segundo a USAID (2008: 21), em 2008, dos 200 “*chapas*” que operavam em rotas de longo curso fora da cidade de Nampula, apenas 70 se encontram numa situação legalizada. Segundo o mesmo estudo, havia indicações de que uma rota em Maputo era servida inteiramente entre 30 a 40 viaturas ilegais (embora os operadores nesta rota pagassem taxas diárias à FEMATRO).

Assim, na generalidade do país, nesta área, o sector informal tende a ser cada vez mais robusto e de sucesso.

A sua eficácia mede-se pela sua preferência pelos cidadãos. Primeiro, porque garantem uma solução duradoira, embora por vezes onerosa, quando comparado ao inexistente e

¹¹⁷ O fluxo do montante de transporte entre as populações do centro tende a aumentar com o tamanho da respectiva população e decresce com o incremento da distância entre os centros. Esta relação é conhecida como o comportamento da "gravidade" dos fluxos de transporte (Werner, 1985: 9).

irregular sector formal. Aliás, os operadores informais foram e são responsáveis pela reabertura de inúmeras rotas e manutenção de outras em franca decadência.

Neste sentido, estes operadores, contribuíram sobremaneira para a revitalização da economia rural, impulsionando o desenvolvimento de negócios em diversas áreas; embora exista a percepção de que também no círculo urbano, encontram maiores facilidades de operar ilegalmente comparativamente ao meio rural, dada a crescente necessidade de transporte e grande afluxo de veículos, que torna mais difícil a actividade das entidades de controlo.

4.3. – Avaliação ao Serviço de Transporte Colectivo em Moçambique

A referência a avaliação dos serviços de transporte colectivo, deve-se ao facto de toda a opção do desenvolvimento dos transportes repercutir-se de uma forma efectiva na melhoria da qualidade de vida das populações.

Na generalidade, o transporte é um indicador básico de qualidade de vida como são os casos da saúde, educação, emprego, acesso aos serviços públicos, mobilidade residencial, qualidade do meio ambiente e o desenvolvimento económico em geral (Bullard e Johnson, 1997: 2), embora, Martins (2006: 268), Viegas, Ferreira e Pereira (1979: 7), chamem atenção que a qualidade de um serviço público, encerra uma noção de subjectividade, sendo por conseguinte, de difícil medição, dado que para alguns autores (Martins, 2006: 268) o importante nos transportes colectivos é a gestão das expectativas dos clientes que, nalgumas situações podem ser excedidas: “a qualidade não se limita à escolha de bons materiais, mas sim também ao desenho e à qualidade da manutenção e limpeza dos veículos” (Wilheim, 2013: 12).

Particularmente nas cidades, principal foco para o desenvolvimento económico e social, a sua eficiência e sua qualidade depende de forma significativa sobre o nível de transporte providenciado (Freeman e Jamet, 1998: xxi).

Martins (2006: 268), dentre vários modelos desenvolvidos, destaca o de Kano (1984), que toma em consideração “a relação entre dois aspectos da qualidade”, nomeadamente, i) objectivo, que envolve a verificação de um atributo da qualidade, e ii) o subjectivo, que diz respeito à sensação de satisfação ou não do usuário/cliente.

Assim, os requisitos são classificados em: obrigatórios – os esperados pelos clientes e aceites por estes com naturalidade, unidimensionais – cuja presença aumenta a sua satisfação e a sua ausência desagrada-os, e os atractivos – que são inesperados pelos clientes pois a sua ausência é aceitável, aumentando contudo a satisfação dos mesmos (Martins, 2006: 268).

Neste sentido, a avaliação do transporte colectivo versa fundamentalmente sobre os serviços, “em que se afere a capacidade do produto/serviço satisfazer, com sucesso, os objectivos do consumidor durante a sua utilização, isto é, a adequação ao uso” (Martins, 2006: 268). A avaliação encerra assim, aspectos como a qualidade dos meios, das vias de acesso, modo de resposta as necessidades pelos operadores, acesso aos serviços, acções que favorecem a vida social e a apropriação pelas comunidades entre outros objectivos, para além de indicadores mensuráveis como o número de acidentes materiais, número de feridos, número de mortos entre outros indicadores (Martins, 2006: 268; Viegas Ferreira e Pereira, 1997: 7).

A segurança é um factor importantíssimo e essencial quando se faz referência a operações de transporte, principalmente o colectivo (Evans e Morrison, 2003: 258). Aliás, no sector dos transportes colectivos, a análise da qualidade dos serviços, é objecto de julgamento em primeiro lugar, a questão da segurança – critério fundamental e compreensível, principalmente por razões humanitárias (Hoyos, 1968: 50-51).

Note-se que o critério de segurança (*Critério de acidente*) é o mais antigo de todos os critérios empregues na análise da circulação rodoviária pois, a redução do número de acidentes constitui um assunto de preocupação geral (Hoyos, 1968: 50-51), embora nos transportes colectivos, o parâmetro de segurança seja também avaliado não só pelo índice de acidentes, mas também por actos de violência (agressões, roubos, entre outros aspectos), registados nos veículos de transporte colectivo (Matos, 2011: 26), assim como são também enquadradas todas as questões que permitam uma circulação sem obstáculos. Aliás, é a organização adequada das condições externas à circulação que a possibilitam. É essa organização que deve responder a essa exigência essencial embora se reconheça que o comportamento das pessoas também contribui para a mesma (Hoyos, 1968: 57-58): “é consensualmente aceite que são os comportamentos humanos os factores mais importantes na causalidade dos acidentes” (Pinto, 2006: 17).

Assim, numa observação geral, o transporte colectivo em Moçambique debate-se com problemas que incluem equipamento antiquado, falta de civismo das tripulações, entre outros problemas, que concorrem para o impedimento do seu uso, particularmente por parte das camadas populacionais de média e alta classe.

O tipo de viaturas usadas para a maior parte dos serviços não é eficiente nem adequado para o grande volume de tráfego que elas devem transportar principalmente nas zonas urbanas. Sabe-se que a forma mais eficiente de transportar um grande volume de passageiros, particularmente no meio urbano, é através de viaturas maiores, contrapondo com

o que acontece nas zonas rurais onde, devido a uma fraca integração da economia, com mercados reduzidos, origina uma baixa utilização de autocarros com grande capacidade, com elevados custos operacionais em manutenção e combustível onde pode ser recomendável o uso de autocarros com uma menor capacidade.

Neste sentido, o contexto em Moçambique, concorre para que praticamente não se possa fazer alusão a padrões de qualidade.

Por exemplo, no que concerne a acidentes, estatísticas do INE (2010a: 87), entre 2000 e 2011, apresentam o seguinte cenário:

Quadro 71. Acidentes de viação e vítimas, 2000 – 2011

Ano	Acidentes	Total ¹¹⁸	Mortos	Feridos Graves	Feridos Ligeiros
2000	4.532	5.967	906	2.738	2.323
2001	5.079	6.980	910	3.180	2.890
2002	5.402	7.462	1.112	3.206	3.144
2003	5.258	7.863	1.168	3.287	3.408
2004	5.639	8.577	1.323	3.484	3.770
2005	5.636	8.597	1.183	3.327	4.087
2006	5.122	7.990	1.295	3.179	3.516
2007	5.411	8.491	1.502	3.473	3.516
2008	5.438	8.776	1.529	3.373	3.874
2009	4.966	8.897	1.830	3.553	3.514
2010	4.547	8.923	1.963	3.087	3.873
2011	3.461	7.116	1726	2.560	2.830

Fonte: INE, 2012: 81.

Como se pode depreender, os dados, sugerem que apesar do número de acidentes de viação mostrarem uma tendência de diminuição, as suas consequências agravam-se. Por exemplo, se em 2007, foram registados cerca de 5.411 acidentes que resultaram em 1.502 mortos, em 2010, foram registados 4.547 acidentes tendo como resultado 1.963 mortos – aspecto este que, segundo o Instituto Nacional de Transportes Terrestres (INATTER), entre outras razões, deve-se ao envolvimento crescente e constante do transporte colectivo em acidentes, causando mais vítimas mortais de uma única vez.

Aliás, os acidentes de viação são considerados problema de saúde pública em Moçambique, na medida em que as famílias são desfeitas de uma forma precoce como

¹¹⁸ Mortos e feridos graves e ligeiros.

resultado da violência no trânsito, num crescimento assustador e num agravamento crescente dos seus custos (Pinto, 2006: 17). Estes acidentes trazem consigo elevados custos humanos, materiais, psicológicos, sociais e económicos, cujo impacto, quer nas famílias afectadas de uma forma directa¹¹⁹ quer para a economia, e a sua dimensão está longe de ser conhecida (Pinto, 2006: 16). Aliás, a vida humana não pode ser avaliada monetariamente assim como o sofrimento físico e psicológico das vítimas, familiares e amigos¹²⁰ (Pinto, 2006: 18). Uma investigação levada a cabo pelo Centro de Integridade Pública (CIP) de Moçambique denominado "*Corrupção: a causa oculta dos acidentes de viação*", divulgado em Maio de 2014, indicava que o índice de mortalidade associada a sinistralidade rodoviária do país, baseado em dados da Organização Mundial de Saúde, Moçambique, estava entre os 25 piores países do mundo.

Segundo o INATTER, em 2012, as estatísticas apontavam para uma média de 3 mortes diárias, 20 por semana e cerca de 90 por mês, com prejuízos materiais avaliados em cerca de \$ 90 milhões, valor que por ano representava 1 a 1,5% do PIB e que é suportado pelas famílias, empresas e pelo Estado (Notícias, 12/05/11; 04/05/12; 02/08/12), contexto que levou a constituição da Associação Moçambicana das Vítimas de Insegurança Rodoviária (Notícias, 02/08/12).

Tendo em conta os elevados índices de sinistralidade rodoviária no país, não é difícil olhar para as estradas moçambicanas como palco de uma permanente “guerra civil”: “mata-se e morre-se impunemente, mortes sem qualquer sentido” (Pinto: 2006: 19). Raros são os dias em que não se registam mortes ligadas aos excessos de velocidade, à embriagues, incompetência dos condutores, péssimas condições das estradas, mau estado das viaturas, entre outras causas.

Não se pode aferir categoricamente que os condutores dos “chapas” sejam culpados em todos os acidentes mas, há o entendimento comum, de que na maioria dos mesmos está sempre envolvido um “chapa” e a percepção comum é de que é grande a probabilidade dos seus condutores serem os principais responsáveis pelos sinistros embora, também, camiões de

¹¹⁹ Grande parte das vítimas dos acidentes de viação sofre deformações que as impossibilitam de realizar alguma actividade para o seu auto-sustento e das respectivas famílias. Aliás, as indemnizações às vítimas, calculada em valores monetários, não devolve a situação anterior.

¹²⁰ Pinto (2006: 18), faz alusão a custos directos, nomeadamente, o transporte das vítimas, hospitalização, funerais, danos materiais, peritagem, advogados e demais custos judiciais; e os indirectos contemplando as “perdas de produção em consequência de morte e dos diferentes graus de incapacidades das vítimas e custos administrativos”.

alta tonelagem com alguma frequência se envolvam em acidentes fatais e, os respectivos motoristas colocando-se muitas vezes em fuga.

Na base dessa percepção contam-se quatro factores, nomeadamente: i) a violação sistemática do limite de velocidade e o desrespeito as regras de trânsito provocada pela competição diária nas estradas na ânsia de serem os primeiros a chegar e tomar os passageiros nas paragens, quer urbanas quer interurbanas; ii) o excesso de lotação das carrinhas, do qual resulta o elevado número de mortos num único acidente; iii) o estado mecânico duvidoso em que circulam muitas viaturas; iv) para além do tamanho das mesmas concorrerem para uma condução irresponsável. Portanto, a estrada é como se fosse propriedade dos motoristas dos “*chapas*”.

Por exemplo, em Abril de 2014, o Governo suspendeu, por um período de três meses, a licença da empresa de transporte inter-provincial de passageiros “*Maning Nice*”, sediada na província de Nampula, por alegado mau comportamento quer dos motoristas como dos gestores. Em três anos de actividade (2012 – 2014), a empresa contabilizava mais de uma dezena de acidentes, com um saldo de 14 mortos e 94 feridos (O País, 08/04/14).

Aliás, em Moçambique, os acidentes mais mediatizados pelos órgãos de comunicação social, envolvem quase sempre viaturas destinadas ao transporte colectivo.

A busca desenfreada do lucro torna muitos condutores insensíveis às normas mais elementares de comportamento na estrada, como são o respeito dos limites de velocidade, lotação e carga dos veículos: “o segredo de um chapeiro é saber contornar os obstáculos; é saber contornar o engarrafamento e ter um cobrador flexível – como temos muitas paragens é importante que o cobrador seja flexível, caso contrário, prefiro trocar de cobrador todos os dias; nesta profissão, se a pessoa atrasa não ganha passageiros”¹²¹.

Hoyos (1968: 112-113), examinando as faculdades indispensáveis na condução de um veículo, faz referência ao facto do nervosismo em cobrir metas afectar o trabalho e o comportamento, originando perturbações motoras impelindo ao comportamento de risco¹²², para além das infracções e acidentes terem uma certa relação com a experiência dos condutores (Hoyos, 1968: 56-57).

Assim, o transporte colectivo, principalmente o privado, dentro e fora das urbes, encontra-se entre um dos piores autores das mortes e ferimentos, levando as autoridades do sector a equacionar mesmo a sua interdição da circulação nocturna.

¹²¹ David Manhique, motorista de “*chapa*” em entrevista ao www.sapo.mz, artigo publicado em 09/08/2011.

¹²² A *Circulação como situação de stress* – intensidade do tráfego, tensões durante a circulação, situações de frustração constante (Hoyos, 1968: 110-111).

Aliás, devido o número crescente de acidentes envolvendo o transporte colectivo, no ano de 2006, o Governo chegou a interditar o transporte colectivo nocturno em longas distâncias, situação que voltou a ser equacionada em 2012, contexto também imputado ao mau estado das rodovias e veículos, à fadiga e ao excesso de velocidade por parte dos motoristas, e à ausência de sinalização rodoviária.

Entretanto, em Dezembro do mesmo ano, foi “forçado” a levantar esta proibição face à procura crescente precedente ao período das festas.

Importa entretanto reconhecer que, em parte, a onda de sinistralidade também está associada a fraca sinalização nas rodovias assim como do crescimento do parque automóvel, aliado ao aumento de factores demográficos, dado que, segundo dados estatísticos, em 2005 o país contava com 207.449 viaturas contra 430.043 veículos em 2011, facto este que também concorre para o congestionamento das vias de acesso.

Quadro 72. Parque automóvel nacional, segundo província, 2010 – 2011

Província	2010	2011
Niassa	3.327	3.585
Cabo Delgado	5.025	5.189
Nampula	26.423	28.414
Zambézia	4.394	5.233
Tete	7.774	8.294
Manica	12.642	14.333
Sofala	24.886	25.709
Inhambane	8.005	9.048
Gaza	11.725	12.737
Maputo Província	130.402	171.390
Maputo Cidade	145.741	145.111
Total	380.344	430.043

Fonte: INE, 2012: 78

Quadro 73. Veículos matriculados na província de Nampula, 2008-2010

2008	2009	2010
831	1.269	2.214

Fonte: Governo da Província de Nampula, 2011: 45; Governo da Província de Nampula, 2010: 46.

Números recentes indicam que o parque automóvel em Moçambique entre 1990 e 2012 cresceu em mais de 832%, tendo atingido em 2014, 500 mil veículos (O País, 15/04/14). Segundo a AIDAM, anualmente, Moçambique importa cerca de 45 mil viaturas.

Por outro lado, o facto da maior parte das viaturas do transporte colectivo disporem de 15 lugares, não traz benefícios aos utentes que viajam sem nenhuma comodidade, uma vez que os motoristas e cobradores, na ânsia de obterem maior receita, obrigam os passageiros a viajarem em carrinhas superlotadas sem possibilidade de fazer a devida reclamação.

Aliás, em Junho de 2012, as autoridades da RAS mostraram-se particularmente alarmadas com a atitude negativa de alguns operadores moçambicanos que exploram as rotas para aquele país, chegando a solicitar a colaboração das autoridades moçambicanas e das associações de transportadores no sentido de intervirem para evitar que viaturas continuassem a circular com excesso de lotação, com todos os riscos que isso representa para a segurança visto que, em Maio do mesmo ano, 8 moçambicanos morreram naquele país, e outros 10 contraíram ferimentos graves em consequência de um acidente envolvendo um “*chapa*” que na altura transportava 24 pessoas contra as 16 fixadas como lotação máxima (Notícias, 12/06/12).

Uma outra questão que afecta a qualidade dos serviços e que também se encontra relacionada com a obtenção de uma maior receita diária é o encurtamento das rotas, principalmente nas carreiras urbanas. Quando se apanha o “*chapa*”, aos passageiros é lhes informado que a viatura não chega ao destino para o qual foi licenciada e o passageiro acaba ficando sem opção.

Paradoxalmente, o congestionamento é apontado pelos motoristas como a causa do encurtamento das rotas nas principais cidades do país, como a forma de compensar o tempo gasto nas longas filas. Consequentemente, para prosseguir com a jornada, os passageiros têm de pagar duas vezes para o mesmo destino fazendo face ao inconveniente de desembarcar e procurar um outro “*chapa*” que cubra o resto do trajecto. Os passageiros, na sua maioria, de baixa renda, sofrem assim uma penalização tarifária, associada a dispêndio de tempo e desconforto físico (Silveira e Cocco, 2013: 44).

Dada a aparente forte concorrência, facilmente poderia se concluir que a tendência ao nível dos preços fosse no sentido descendente, para o benefício dos passageiros, o que não corresponde a verdade; contexto que demonstra que o sistema de transporte colectivo em Moçambique é ineficaz, inadequado e não é fiável.

O funcionamento dos “*chapas*”, quer das carreiras urbanas, quer inter-distritais ou mesmo inter-provinciais, não obedece a um horário, partindo dos terminais ou paragens, na generalidade, apenas quando estão lotados ou se há perspectivas de encontrar número significativo de passageiros ao longo do trajecto¹²³. Os passageiros dependem de carreiras irregulares para fazerem as suas movimentações, com esperas longas, sujeitos a alteração

¹²³ Teoricamente, este procedimento é correcto, mas significa que os passageiros que pretendem apanhar o transporte em paragens que não sejam o ponto de partida vêm-se, muitas vezes, numa situação em que todos os “*chapas*” passam lotados, não conseguindo arranjar lugar, salvo se algum passageiro desembarca na mesma paragem. Caso contrário, o passageiro é forçado a tentar entrar numa viatura já lotada (USAID, 2008).

involuntária dos seus planos de trabalho, prejudicando as suas actividades/negócios/encontros profissionais e/ou sociais.

Note-se que a atractividade de um sistema ou meio de transporte, para além da sua qualidade depende, particularmente, da sua regularidade (Viegas; Ferreira e Pereira, 1979: 8) e a pontualidade, que são os factores essenciais “para quem vai a escola ou ao trabalho” (Wilheim, 2013: 12).

Os tempos de espera são particularmente longos nos períodos considerados “mortos”. Não se tem em conta que a frequência do serviço de transporte colectivo é um dos indicadores importantes na avaliação da qualidade do mesmo. Aliás, a fiabilidade está relacionada com o grau de certeza dos utentes de que o veículo de transporte passará na origem da sua viagem, e se o faz dentro do horário previsto, com alguma margem de tolerância (Wilheim, 2013: 12).

Assim, particularmente nas horas de ponta, pelo facto das paragens, formais e informais ficarem abarrotadas de gente a procura de um meio de transporte, vivem-se momentos de anarquia. São os motoristas dos “chapas” que comandam os passageiros, definem onde querem parar e a quem querem transportar. Aí, não há polícia para manter a ordem: “verifica-se um desrespeito colectivo pelas mais básicas regras éticas e jurídicas, revelador de uma dramática ausência de códigos de convivência social rodoviária. Tudo isto agravado por uma generalizada e auto-destrutiva falta de prudência e bom senso na condução” (Pinto, 2006: 19).

Os homens que deviam se responsabilizar pela implementação dos demais regulamentos, nomeadamente, os agentes das polícias de trânsito e municipais, e o INATTER parece não terem a capacidade para estancar a onda de desmandos dos motoristas. Os agentes fiscalizadores são tão *permissivos* que os motoristas já não têm receio de cometer qualquer irregularidade nas rodovias do país.

Aliás, a investigação do CIP acima referenciada, indicava a corrupção como a "causa oculta" do elevado índice de sinistralidade rodoviária no país, e as discussões públicas sobre a sua elevada taxa e das mortes por elas causadas, ignoravam aquele factor, que considerava "institucionalizado" nas entidades responsáveis pela formação, regulação e fiscalização de condutores e veículos.

Por exemplo, ao nível da cidade da Beira, soube-se que a maioria dos “chapas” que circulavam na urbe pertenciam a uma elite de funcionários públicos, o que tornava difícil a sua fiscalização “estamos igualmente perante um problema sem solução. Os donos são altas figuras e podem pagar para fazer imperar a impunidade” (Notícias, 02/06/12), o que concorre para a arrogância dos “chapeiros” porque sabem que têm protectores.

Aliás, em Maio de 2011, o comandante provincial da Polícia da República de Moçambique em Sofala, chegou a mandar cessar funções a alguns elementos da polícia de trânsito que possuíam frotas de “*chapas*”, que exerciam a actividade para diferentes destinos, sem que para o efeito tivessem regularizado a actividade de transportador, acção que, até certo ponto, fez com que as suas viaturas e de outros funcionários do Estado fossem legalizadas (Notícias 11/05/11).

Assim, as autoridades, a diversos níveis, são tidas como “os cúmplices dos *chapeiros*” pois, a frequência dos seus desmandos e da forma como ocorrem acidentes brutais, deveria forçá-las a tomarem medidas mais enérgicas de forma a proteger os cidadãos do crescente perigo que representam os “*chapas*”. Aliás, “a vivência da impunidade e da violência é socialmente construída e partilhada” (Pinto, 2006: 19).

É normal verificar-se a morte de mais de 10 pessoas num acidente envolvendo um “*chapa*” e tudo voltar a normalidade sem uma palavra ou atitude, pelo menos publicamente, quer dos transportadores, das associações dos mesmos, ou das autoridades administrativas.

Esta situação não demonstra necessariamente a incapacidade de intervenção das autoridades de fiscalização que se tem revelado particularmente elevada nas épocas festivas, mas que baixa drasticamente depois das mesmas.

O entendimento é que as instituições e entidades se eximem das suas responsabilidades, ou pouco fazem no sentido de minimizar os problemas que trespassam o transporte colectivo.

Assim, parte da anarquia que se observa no sector, é o resultado de falta dessa atitude e de coragem em se tomarem medidas no processo de organização e imposição de disciplina nos transportadores colectivos.

Trata-se, portanto, de um ambiente competitivo, aberto, no qual o sucesso depende não só do talento empresarial, mas também da sagacidade, e falta de escrúpulos, com a cumplicidade ou tolerância das autoridades de controlo (Minter, 1998: 359), embora, alguns observadores considerem que em Moçambique, até Agosto do ano 2011, a lei que regulava o trânsito não era suficientemente dissuasiva em relação aos acidentes pois, como se sabe, as sanções e outras medidas de intimidação, influenciam ao comportamento e psicologia dos condutores; isto é, são medidas susceptíveis de contribuir na sua educação (Hoyos, 1968: 11).

No que se refere aos serviços prestados pelas empresas públicas, apesar de funcionarem na base de um horário pré-estabelecido, o serviço também não é regular devido não só a limitada capacidade de resposta das mesmas, mas também e sobretudo, devido ao congestionamento rodoviário. Em dias de fluxo extraordinário, “passa de deficiente para

inaceitável” (Wilheim, 2013: 14). Nos terminais não há informação disponível aos passageiros sobre as partidas e chegadas das carreiras.

Aliás, devido a problemas do congestionamento rodoviário, em Dezembro de 2008, o Governo chegou a interditar o licenciamento de viaturas com a capacidade de 15 lugares para o transporte colectivo nas grandes urbes. Entretanto, longe de alcançar os objectivos pretendidos, a medida gerou um verdadeiro caos, em virtude de ter originado uma escassez de “*chapas*” para transportar pessoas e, perante a crise evidente, os proprietários dos “*My Love*” assumiram o papel de transportadores “*oficiais*” de milhares de pessoas que procuram o transporte, o que levou a elaboração duma outra deliberação que voltava a autorizar o licenciamento de viaturas de 15 e 25 lugares (O País, 13/06/12).

Assim, manifestando claramente uma incapacidade de resposta, por parte das empresas, quer públicas quer privadas, muitos cidadãos, nas suas deslocações, recorrem os “*My Love*”, contra todos os riscos daí decorrentes.

Aliás, os passageiros não têm possibilidade de escolha. Desde que apareça uma viatura que siga uma rota favorável não hesitam em se empoleirar nas carroçarias. Assim, face a pressão que o sector de transporte colectivo enfrenta, quer nas zonas rurais quer nas áreas urbanas, virou *moda* viajar em camiões destinados ao transporte de mercadorias, exercício este que é mais penoso entre as mulheres e idosos que geralmente são os menos habilitados fisicamente.

Neste aspecto convém reconhecer que, em parte, o regulamento de transportes em Moçambique, ao integrar o transporte misto (passageiros e mercadorias) diferentemente do anterior que previa o transporte em separado, vem, até certo ponto, reforçar a utilização destes meios de transporte, com efeitos na qualidade.

Para além de ficarem em pé, a espera de transporte, os passageiros têm a mesma sorte quando estão no interior da viatura, e são transportados em condições que atentam contra a sua segurança e sem o mínimo de protecção contra o sol, o vento, a poeira, a chuva ou o frio. Entretanto, para o desgosto geral pagam o mesmo valor de quem viaja sentado num banco de autocarro. Não se observa um equilíbrio no que refere preço/qualidade.

As paragens estão localizadas em lugares que não reúnem as mínimas condições em termos de infra-estruturas para um funcionamento dentro dos parâmetros de uma postura urbana, com a maior parte dos terminais a funcionarem sem condições para o embarque e desembarque de passageiros, adicionado ao facto da maioria dos operadores, por considerarem uma perda de tempo, preferem não utilizar os terminais rodoviários edificados em algumas urbes.

Um outro aspecto a considerar na actividade do transporte colectivo nas carreiras inter-distritais e inter-provinciais em que os sectores privado e informal são os únicos a explorar, é o facto de não existir ou observar-se uma tabela de preços fixa ou o seu respeito, quer para passageiros e particularmente no que se refere ao transporte da bagagem.

É recorrente, particularmente nas épocas de maior procura de transporte, tratando-se duma altura em que os transportadores, em condições normais, não levam muito tempo nos terminais, que os preços, para além de sofrerem um incremento considerável, sejam fixados em função do vestuário e fisionomia dos passageiros. Isto é, aquele que aparenta ter posses, paga mais pela mesma distância que vai percorrer o que tem aspecto de auferir um salário mínimo. As placas fixadas nos *terminais* e que indicam o preço da jornada, são totalmente ignoradas. Por exemplo, passageiros obesos são rejeitados ou notificados a pagar o dobro do valor estipulado sob o argumento de ocuparem lugares destinados a dois passageiros.

Aliás, a orientação não prioritária para os passageiros por parte dos operadores, não pode ser interpretada como significando que os mesmos descuram a questão dos preços. Muito antes pelo contrário, eles estão muito atentos ao que se passa no mercado. Quando aumenta a demanda faz com que cada caso, seja um caso e os preços são constantemente negociados.

Para além disso, nestas épocas, em virtude de muitos dos operadores das rotas urbanas, preferirem desenvolver as suas actividades nas rotas inter-provinciais, por as considerarem mais rentáveis, nas urbanas, acentua-se o encurtamento de rotas. Aparentemente, as rotas longas conseguem arrecadar lucros suficientes para cobrir os prejuízos nos serviços desenvolvidos nos centros urbanos. Aliás, este *desvio* não exige outros recursos, como por exemplo, à reconversão do equipamento e do pessoal. Esta tendência dos operadores, demonstra mais uma vez que, com a crescente desregulamentação, a direcção potencial é a globalização do transporte de longa distância¹²⁴ (Banister e Button, 1991: 12).

Convém também referir que, na generalidade, é um transporte colectivo que não promove a socialização. Na sua abordagem, não contempla todos colectivos sociais, como é o caso das pessoas da terceira idade, deficientes físicos, crianças ou mulheres grávidas, apesar do seu regulamento (Decreto 11/2009: 11), prever que “nas carreiras urbanas deverá ser reservado um lugar para mulheres grávidas, mulheres com criança ao colo, portadores de deficiência física e pessoas idosas” e a Resolução 37/2009 (57) referir que “os transportes

¹²⁴ A liberalização e desregulamentação do sector do transporte de passageiros tem privilegiando o transporte de longa distância, factor derivado do facto das vantagens comparativas poderem ser encontradas no mercado internacional pois, por exemplo, os custos de produção, são determinados pelas diferenças cambiais, embora, as variações sejam curtas (Weisman, 1990: 94).

públicos devem ser concebidos de forma a prestar atenção aos portadores de deficiência física, idosos, doentes e mulheres grávidas entre outros”.

Pelo facto de, muitas vezes, todos apanharem o “*chapa*” cansados, estes extractos, quando o conseguem, viajam em péssimas condições, muitas vezes em pé pois ninguém lhes cede o assento, legitimando-se certas situações que, em vez de serem encaradas como anormais, sejam vistas como sendo normais, embora, desde o ano de 2006, os transportes públicos estatais tenham introduzido nos seus autocarros um cartão de livre trânsito para deficientes físicos e idosos.

Assim, viajar condignamente nos transportes colectivos em Moçambique, revela-se uma miragem.

Daí que, no contexto moçambicano, o transporte individual constitua uma necessidade e não um luxo pois há muitas incertezas em relação ao transporte colectivo: frequências, horários, conforto, entre outros aspectos: “se fores a parar na N4 nas horas de ponta verás que 85 a 90 por cento dos carros transportam apenas uma pessoa. Ora, se tivesses um transporte público eficiente se calhar retirarias da circulação 60 a 70 por cento daquelas viaturas que hoje disputam a estrada nas horas de ponta”¹²⁵.

A estratégia dos operadores não é a de prestar um serviço com qualidade para manter e alargar a sua quota no mercado. Os operadores, não se sentem obrigados a agir no sentido de procurar e a cativar o passageiro; situação que ao mesmo tempo impede-os de competirem e melhorarem os seus serviços.

Não estão preocupados em analisar a evolução do sector de forma a posicionarem correctamente o seu negócio assim como detectar eventuais oportunidades, com o objectivo de aumentar o valor da empresa. Não dispõem duma política de expansão e crescimento.

É neste ambiente que os operadores definem os seus objectivos e desenvolvem as suas actividades diariamente, que são organizadas em função das leis geradas pelo mercado, originando uma concorrência que no entanto, produz poucos rendimentos e que, também, não satisfaz minimamente as necessidades das populações (Antoine, 1998: 57). Trata-se de um sistema de transporte colectivo com uma estrutura dispersa e focalizado aos bairros suburbanos e as comunidades mais desfavorecidas (Shaw, 1998: 101). Não existe a preocupação de trazer outros segmentos populacionais, fora dos passageiros habituais, o que, em parte, poderia concorrer para a redução da necessidade de subsídios estatais (Silveira e Cocco, 2013: 43).

¹²⁵ Fenias Mazive, Director do Centro de Manutenção de Maputo da TRAC, em entrevista ao Jornal Notícias (14/04/2014).

Num contexto desta natureza, com a falta de um ambiente estruturado e normalizado para uma concorrência sã, não se pode fazer alusão a padrões de qualidade no serviço oferecido quer pelo sector público, quer pelo privado. Pode-se mesmo dizer que o “*chapa*”, não constitui uma alternativa ao transporte colectivo mas sim, o principal meio de transporte no sector.

4.4. – Síntese final do Transporte Colectivo em Moçambique

O sector do transporte colectivo em Moçambique conheceu um crescimento em vários âmbitos, excepção sejam feitas na qualidade, na segurança, que não observaram nenhuma evolução (Wilheim, 2013: 12).

O actual sistema de transporte colectivo, caracteriza-se por sérios problemas que incluem centenas de mortos por ano, serviço deficiente, com muitas pessoas a percorrer médias e longas distâncias em diferentes meios/autocarros para chegarem ao seu destino, despendendo grande parte dos seus recursos no pagamento de transporte, para além da falta de capacidade e informação para direccionar estes problemas de uma forma eficiente (Allport, 1998: 37).

A qualidade do transporte colectivo em Moçambique, quer o urbano, suburbano ou rural, está muito aquém da expressão económica do país, muito abaixo das expectativas das suas comunidades “e com serviços e equipamentos mal distribuídos” (Wilheim, 2013: 9).

Aliás, um bom sistema de transporte colectivo é aquele que permite concluir a jornada entre a residência e o trabalho, escola, entre outras necessidades e é apropriado para o aumento do rendimento das cidades e das pessoas. Baixos rendimentos e altos custos, não servem como exemplo de um bom sistema de transporte colectivo (Allport, 1998: 27).

Diferentemente de outros sectores que têm a pressão de melhorar o seu produto dada a concorrência de outros mercados mais exigentes com a questão da qualidade, por exemplo as normas de produção internacionais (ISO¹²⁶), o mesmo não se observa no sector do transporte

¹²⁶ A Organização Internacional de Normalização ou *International Organization for Standardization (ISO)* é uma federação mundial de organismos nacionais criada em 1947, que congrega cerca de 130 países. “Apesar da sigla se poder confundir com as iniciais em inglês, deriva da palavra grega iso, que significa igual” tem “por missão favorecer o desenvolvimento da normalização e das actividades conexas no mundo, com vista a facilitar as trocas de bens e serviços entre as nações e, a desenvolver a cooperação nos domínios intelectual, científico, técnico e económico”. As normas consistem em acordos “contendo especificações técnicas ou outros critérios precisos destinados a ser utilizados sistematicamente como regras, linhas directrizes ou definições de características para assegurar que os bens materiais, produtos, processos e serviços estão aptos a ser utilizados”. Estas normas “contribuem para “simplificar a vida” das pessoas e para que se acredite na fiabilidade e eficácia dos bens e serviços que se utilizam” (Martins, 2006: 280). Refira-se que para além deste modelo, outros modelos de excelência foram desenvolvidos com o mesmo objectivo, nomeadamente: Primeiro Modelo Japonês – Prémio

colectivo em Moçambique. Os operadores, não procuram implantar-se solidamente no mercado; não procuram ir sempre ao encontro com as suas necessidades. Não têm a consciência de que a conquista de quota de mercado no sector do transporte colectivo é muito difícil, dado que é um mercado fortemente concorrencial e onde estão instaladas outras empresas.

Note-se que em Moçambique, em 2005, o Governo introduziu o selo *Made in Mozambique*, no âmbito da campanha de promoção da produção, comercialização, consumo e exportação de bens e serviços produzidos no país, como forma de assinalar a origem, facilitar a venda interna e exportações para mercados mais exigentes, dar mais visibilidade e distinguir os produtos e serviços nacionais dos importados; sendo elegíveis na obtenção deste selo empresas nacionais e estrangeiras que cumpram obrigações fiscais, seguros sociais, que tenham um quadro laboral aceitável e produzam produtos/serviços de qualidade. No entanto, com excepção da LAM, nenhum operador de transporte de passageiros tem um Certificado de Garantia de Qualidade até o presente.

Pode-se dizer que os operadores não têm conseguido alcançar os elementos qualitativos pelo facto de não disporem de uma estratégia de diferenciação procurando a prestação dum serviço excelente – que não vai se consolidando ao longo dos anos e que não se baseia num conhecimento cada vez maior do negócio, nem resultante da experiência acumulada.

Aliás, os objectivos de qualidade se articulam em três domínios: a competência e qualificação dos recursos humanos, a investigação crescente para a melhoria das condições de trabalho e a melhoria do serviço direccionado aos clientes de forma a satisfazer as novas exigências de qualidade (Cabanés, 1996: 47).

As empresas necessitam assim, de efectuar mudanças qualitativas nas suas actividades, nomeadamente, os serviços, os equipamentos e instalações, a promoção e a comercialização.

A constituição de uma empresa de transporte de passageiros regular, não se resume apenas na aquisição de autocarros e em ter passageiros a bordo. É necessário emitir os bilhetes, ter capacidade “*handling*” do autocarro, assistentes, manutenção, entre outras necessidades.

Neste sentido, as autoridades públicas responsáveis pela regulamentação e controlo do transporte colectivo, incluindo as associações provinciais que os congregam e a respectiva

Deming, Modelo Norte-Americano – Prémio Baldrige, Modelo Australiano e o Modelo Europeu – EFQM (Martins, 2006: 289-298).

federação, não podem e não têm o direito de condicionar e manietar os cidadãos a encarar as mortes que se assistem diariamente nas estradas como algo normal e inevitável. Há, seguramente, uma responsabilidade e responsabilização social que tem de ser assumida através de mecanismos preventivos e punitivos efectivos para travar os “*crimes públicos*” nas estradas, pois existe capacidade e organização para tal.

Aliás, estas entidades e instituições, particularmente as diferentes associações de transportadores, têm, de forma inequívoca, provado publicamente que conseguem agir ou funcionar como um conjunto perfeito, organizado e com estratégias e liderança claramente definidas. Isso é visível na forma e vigor com que enfrentam as instituições do Estado quando se trata de levar a cabo greves ou reivindicações do que consideram ser seus direitos, nomeadamente na questão das diferentes taxas, fixação e concessão de subsídios, rotas entre outras.

É necessário assim que as medidas de segurança rodoviária em Moçambique “promovam e sustentem uma verdadeira revolução nesta “cultura da morte” e, por conseguinte, nas representações sociais que a reproduzem” (Pinto, 2006: 19), construindo ou reconstruindo a consciência que transportar pessoas não é só ganhar dinheiro, controlar rotas e travar os transportadores ilegais. É mais do que isso e envolve uma grande responsabilidade social. Caso contrário, o sector ficará encurralado na anarquia em que se encontra fazendo com que o planeamento e a visão definida para o mesmo se limite a ajustamentos passivos e activos, de acordo com as circunstâncias do momento que, geralmente, não têm em consideração os aspectos qualitativos.

5. - Avaliação da política de transporte Colectivo em Moçambique

5. 1. - Introdução

No presente capítulo, faz-se uma avaliação da política de transporte colectivo em Moçambique.

No entanto, tem-se em consideração que a elaboração, implementação e avaliação de políticas públicas é um processo dinâmico. Aliás, “uma preocupação constante da avaliação qualitativa é o processo. Todo o processo e não só o resultado final. Importa ver como se desenvolve o sujeito durante e através de todo o processo. Por esta mesma razão, a avaliação deve ser tão flexível que possa responder a factos que não estavam previstos antecipadamente” (Tentem, 2006: 222).

Por outro lado, os resultados de uma acção raramente são transparentes. A sua significação pode ser múltipla, por vezes contraditória. Da mesma forma que as relações entre

a acção propriamente dita e os fenómenos observados são extremamente complexos e necessitam de um trabalho de interpretação (Fraisse, Benetti e Gaulejac, 1987: 45).

Neste sentido, esta avaliação, é feita com base nos critérios baseados no processo, nomeadamente a i) legalidade, ii) equidade, iii) publicidade, iv) representatividade, v) participação e vi) democracia (Rocha, 2010: 143).

Procura-se, portanto, observar, até que ponto o postulado na legislação inerente ao transporte colectivo em Moçambique responde a estes pressupostos, com base quer na análise da legislação, quer recorrendo aos posicionamentos de diferentes actores no sector dos transportes. São também identificados os principais constrangimentos à implementação da política de transporte colectivo em Moçambique. Por fim, observa-se o impacto do mesmo no processo de desenvolvimento, seguindo-se a apresentação de resultados parciais.

5.2. - Metodologia

No presente capítulo, para além do uso das metodologias anteriormente referenciadas, é utilizado, com maior incidência, o método qualitativo, nomeadamente, a utilização de fontes primárias com base em entrevistas.

Tal como defendem Hanson, *et al* (2005: 224), a utilização deste método (informação com base no trabalho de campo), juntamente com a metodologia interpretativa, permite testar os modelos teóricos e, se for o caso confronta-los, com base no *feedback* dos entrevistados, de acordo com o contexto local.

No método qualitativo, o objectivo principal é o de capturar a experiência de vida das pessoas de uma forma autêntica (Onwuegbuzie e Johnson, 2006: 49). Isto é, contornar a dificuldade da metodologia interpretativa, principalmente quando se entra na análise da lógica social, embora, se esteja ciente que na pesquisa qualitativa, sempre se coloca em discussão a questão da validação da informação recolhida, exigindo-se a sua credibilidade externa principalmente, quando estes dois métodos são usados num mesmo estudo (Onwuegbuzie e Johnson, 2006: 48-50).

Alias, são quatro as questões que se colocam quando se fala do método qualitativo, nomeadamente, que a informação seja compreensível, verdadeira, direccionada e sincera (Mingers, 2001: 244).

Por outro lado, este método, segundo “o padrão *Serendipity*”, também permite observar um dado imprevisto, anómalo e estratégico, propiciando uma ocasião para o desenvolvimento de uma nova teoria ou enriquecer uma já existente. Por outras palavras, diz

respeito a descoberta, por acaso ou pela sagacidade do investigador, de resultados válidos que não haviam sido procurados (Moreira, 1994).

Neste sentido, entrevistas semi-estruturadas, foram usadas para corroborar ou refutar os argumentos obtidos na revisão bibliográfica (Hanson *et al* 2005: 227): “a realidade social, ao contrário do que acontece nas ciências naturais está cheia de significados e simbolismos (precisa da hermenêutica) para a sua interpretação”. Aspecto muito importante tendo em conta que a actividade informal no ramo do transporte colectivo afigura-se predominante, enquanto um dos sectores de actividade económica que detém parte significativa da frota de transporte rodoviário. Aliás, geralmente, as entrevistas são entendidas como sendo as mais adequadas para estudos exploratórios (Gil e Johnson, 1991).

Alguns autores como Mingers (2001: 241-243) e Hanson *et al* (2005: 225), explicam que, no método quantitativo a informação aparece em forma numérica, quando, por outro lado, os questionários e entrevistas constituem também método de pesquisa. A quantificação constituiu apenas um aspecto na análise global do fenómeno e que afecta ou pode afectar, tanto a informação quantitativa como a qualitativa. Aliás, nem tudo na vida humana pode ser representado em termos numéricos ou tem um padrão de medição, daí que, o método qualitativo seja o mais adequado, pois cobre a informação directamente das fontes, apresentando mais detalhes da realidade social, providenciando um amplo alcance do conhecimento das tradições locais, confrontando a investigação teórica com as particularidades locais, o que é importante nas disciplinas das ciências sociais.

No presente caso de estudo foi basicamente utilizado um guião de entrevistas semi-estruturadas, para os três grupos de entidades diferentes, nomeadamente, i) as instituições públicas ao nível central, ii) instituições públicas a nível provincial, e iii) operadores públicos, privados e informais (Anexo I), embora tenham sido apresentadas questões específicas a cada grupo de entidades.

A lógica da elaboração do guião baseou-se e teve como objectivo a recolha de informação relativa as políticas e a actividade de transporte colectivo no âmbito nacional e provincial, tendo encerrado questões relativas ao conhecimento da legislação, sua avaliação, seu nível implementação, efeitos, as principais vias de financiamento (interno e externo) quer em meios, recursos técnicos e humanos, quer em infra-estrutura rodoviária, o nível dos investimentos e as respectivas prioridades, evolução da actividade e do sector, número de transportadores, perspectivas ou projectos em carteira, entre outros aspectos. Procurou-se assim, obter respostas que pudessem consubstanciar as questões empíricas, nomeadamente, a legislação, os dados estatísticos e outros documentos que caracterizam as políticas e o sector

de transporte colectivo. Isto é a análise e percepção que os diferentes actores fazem das políticas e actividade do transporte colectivo, quer a nível nacional, quer a nível provincial e local especificamente. Particularmente e em relação aos operadores, quer os informais quer os formais, o conteúdo do guião visou também o objectivo de compreender as dificuldades sentidas por estes grupos, a sua actuação, assim como o que poderia melhorar no sector do transporte colectivo ao nível da província e do país.

Assim, no âmbito da investigação subjacente a este estudo, duas viagens foram efectuadas a Moçambique, às províncias de Nampula, Gaza, Inhambane e Maputo, embora as entrevistas tenham sido realizadas pelo autor, apenas na província de Nampula e na cidade de Maputo, entre o período compreendido entre o mês de Março de 2011 e Abril de 2013, de forma presencial. Nas restantes províncias utilizou-se a técnica de observação participante.

É de salientar o facto de todas as instituições e operadores solicitados para as entrevistas terem respondido positivamente embora nalguns casos tenha sido necessário insistir com as solicitações previamente enviadas.

Em termos de amostra, a pesquisa foi levada a cabo em alguns distritos embora, o projecto inicial fosse o de escalar todos os distritos da província de Nampula, o que se mostrou contra-procedente em virtude das similaridades que os mesmos apresentam.

A amostra foi representativa para cada estrato urbano (cidade capital, outras cidades e resto urbano) e rural na província. A identificação dos entrevistados, particularmente aos proprietários das empresas/viaturas formais, era previamente conhecida, como se pode observar no Quadro 73, e foi baseada numa selecção dos operadores disponíveis, enquanto, no que concerne os operadores informais e ilegais, foi com base em “bola - de - neve”¹²⁷. O contacto com as instituições e aos operadores formais foi feito através de uma carta personalizada, emitida pelo Governo da Província de Nampula baseada numa solicitação, por escrito, do (ISRI), onde o autor exerce a sua função profissional, explicando os objectivos das mesmas e se solicitava a colaboração dos distintos actores, destacando a importância do estudo.

Mais difíceis foram as entrevistas aos operadores ilegais, dadas as dificuldades de tempo visto que, para além de serem, na sua maioria, proprietários das respectivas viaturas,

¹²⁷ “Trata-se de uma amostra particularmente útil para o estudo de pequenos grupos ou das populações clandestinas, ou seja neste último caso, de todos aqueles grupos sociais cujos membros, por razões de carácter moral, legal, ideológico ou político ou outros, tendem a ocultar a sua identidade ou a sua situação” (Moreira, 2007: 128). “Esta forma de seleccionar a amostra é utilizada quando se torna impossível obter uma lista completa dos elementos da população que se quer estudar. Este tipo de amostragem implica que a partir de elementos da população já conhecidos se identifiquem outros elementos da mesma população” (Carmo e Ferreira, 2008).

também são motoristas, para além do pouco interesse em colaborar, visto que a estes o autor teve de contactá-los pessoalmente, sem nenhuma recomendação. Assim, o contacto foi efectuado nos terminais e durante as viagens que o autor efectuou de um distrito para outro ao nível da Província de Nampula.

Portanto, a lógica que assistiu à estratificação dos operadores foi a de identificação de grupos que variam muito entre si no que diz respeito ao parâmetro em estudo, mas muito pouco dentro de si, ou seja, cada um é homogéneo e com pouca variabilidade, aspecto que, muitas vezes, não constitui motivo de discussão no método quantitativo, uma vez que a informação encontra-se documentada na literatura (Onwuegbuzie e Johnson, 2006: 49). Para os funcionários públicos, membros da assembleia provincial, o critério foi baseado na posição, função, e outras características, isto é, baseou-se na identificação de informantes qualificados.

No total as entrevistas foram levadas a cabo, como se pode constatar nos quadros abaixo, em 11 instituições do Estado, numa associação provincial, oito operadores formais (incluindo dois públicos/estatais), cinco operadores informais:

Quadro 74. – Instituições entrevistadas no âmbito da presente pesquisa

Entidade	Entrevistado	Local
Assembleia Provincial de Nampula (APN)	Sr. Feliciano Portela Fortuna – Deputado da Assembleia Provincial	Nampula
Asembleia Provincial de Nampula	Sra. Teresa Avelino – Deputada da Assembleia Provincial	Nampula
Gabinete do Governador da Província de Nampula	dr. António Máquina – Secretário Permanente Provincial	Nampula
Direcção Provincial do Plano e Finanças (DPPF)	dr. Zacarias Massuhute – Director Provincial Adjunto	Nampula
Direcção Provincial dos Transportes e Comunicações (DPTC)	Sra. Choharia Ismael – Chefe do Departamento de Economia	Nampula
Direcção Provincial dos Transportes e Comunicações	Sr. Xavier Tepia – Responsável do Licenciamento	Nampula
Administração Nacional de Estradas (ANE)	Eng. Palmiro Mavila – Delegado da ANE	Nampula
Adimnistração Nacional de Estradas	Eng. Miguel Ângelo Mangue – Gestor de Projectos	Nampula

Administração do Distrito de Malema	dr. Ali Atinane – Secretário Permanente do distrito	Malema – Nampula
Administração do Distrito de Angoche	Supete Momade – Chefe de Secretaria	Angoche
Conselho Municipal da Cidade de Nampula (CMCN)	Dr. Luís Pereira Mussa – Director do Departamento de Transporte Comunicação e Transito	Nampula
Associação dos Transportadores da Província de Nampula	Luís Vasconcelos – Presidente	Nampula
Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC)	dr. Pedro Augusto Inglês – Secretário Permanente	Maputo
Ministério dos Transportes e Comunicações	Pedro Baltazar Mururima – Director – Direcção Nacional dos Transportes e Logística (DNLT-MTC)	Maputo
Administração Nacional de Estradas	Eng. Aníbal Nuvunga – Chefe de Planificação e Projectos	Maputo
Conselho Municipal da Cidade de Maputo (CMCM)	dr. João Jorge Matlombe – Vereador do pelouro de transportes e trânsito	Maputo
Fundo dos Transportes e Comunicações (FTC)	Fernando Materruca – Presidente do Conselho de Administração	Maputo

Quadro 75. - Operadores formais no âmbito da presente pesquisa

Operador	Representante	Local
Andonage Bernardo	Andonage Bernardo	Nampula
Empresa Municipal de Transporte Público de Nampula	dr. Martinho Marcelino – Director	Nampula
Empresa Municipal de Transporte Rodoviário de Maputo (EMTPM)	dr. Nelson Massango – Chefe do Gabinete de Planificação e Estatística	Maputo
Ernesto Humberto Xavier Estêvão	Humberto Xavier Estêvão	Nampula
Ernesto Martinho Lai Chitsumba	Ernesto Martinho Lai Chitsumba	Nampula
Luífís Alberto Cumaio	Luís Alberto Cumaio	Nampula
Sebastião Joaquim Matavele	Sebastião Joaquim Matavele	Nacala – Porto
Victor Chico	Victor Chico	Nampula

Quadro 76. - Operadores informais no âmbito da presente pesquisa

Operador	Representante	Local
Elias Wetela Mufume	Elias Wetela Mufume	Nampula
Ahamada Alde	Ahamada alde	Nampula
Momade Mamudo	Momade Mamudo	Nampula
Omar Caíque	Omar Caíque	Nampula
Benjamim Belo	Benjamim Belo	Nampula

O conteúdo das respostas obtidas revelou-se bastante útil na prossecução dos objectivos da presente tese. Isto é, as respostas permitiram consubstanciar a análise das políticas e da actividade, confirmando ou não os aspectos constatados, assim como forneceram pistas importantes para a construção, quer das recomendações, quer como das conclusões e das pistas de investigação apresentadas na presente tese. Aliás, como anteriormente foi referido, a importância do método qualitativo para a presente tese é indiscutível dado a enorme informalidade em que se desenvolvem as actividades.

5.2. - As Políticas de Transporte

Uma avaliação das políticas dos transportes pressupõe o conhecimento do objecto e objectivo das mesmas. Aliás, como anteriormente se faz referência, o desenvolvimento da actividade de transportes, pressupõe a utilização de certos meios e processos, que advêm das necessidades administrativas, técnicas e orgânicas conducentes a mudança de pessoas, bens e serviços de um lugar para outro (Carmo, 1965). Portanto, o seu funcionamento e desenvolvimento requerem não só o desenvolvimento de estratégias específicas para os mesmos, mas também um quadro regulador, legislativo e institucional, de forma a fornecer às necessárias respostas as exigências/pressões do desenvolvimento socioeconómico a nível nacional e global (Whitt, 1982).

Aliás, sendo os transportes uma actividade essencialmente económica e estruturalmente técnica, variando com o equipamento circulante, as condições e tipos das infra-estruturas, instalações, encargos de manutenção e de exploração, os mesmos têm a ver com questões organizativas, de administração, fiscais, legislativas, regulamentares, entre outras (Carmo, 1965: 23). Com efeito, o transporte, quer interno quer internacional possui legislação e regras próprias das quais, previamente os diferentes operadores deveriam ter conhecimento (Figueiredo, 1996: 29).

O transporte está assim, marcado e determinado através das suas leis de funcionamento, por uma estrutura económica e social (Castro, 1980: 33), exigindo cada modo de transporte políticas específicas que congregam desde as operações nacionais e internacionais, o financiamento, *handlling*, utilização da infra-estrutura, entre outras necessidades. Aliás, na resolução dos problemas do transporte, soluções diferentes são necessárias para regiões diferentes – daí a necessidade de procurar soluções que possam responder às prementes necessidades das comunidades (Daniel, 2008: 4).

É por essa razão que as políticas de transporte, a estrutura de taxas, os investimentos e disponibilização de fundos contribuem também para as desigualdades entre os diferentes modos de transporte (Bullard, 1997: 173).

Assim, a coordenação entre os diferentes modos de transportes constitui um dos objectivos centrais da política de transportes. A intervenção do Estado neste sector concretiza-se, entre outros aspectos, nas medidas de coordenação, com base no objectivo do estabelecimento de um equilíbrio intra e entre os diferentes modos, destinada a possibilitar a redução do custo da actividade para a colectividade e o fornecimento de serviços adequados à evolução da respectiva procura. Ou seja, tentar criar condições legais, monetárias, financeiras,

de regulação assim como de infra-estruturas fundamentais para atracção e funcionamento da economia no seu todo (Figueiredo, 1996: 29).

As políticas nesta área também têm por fim projectar e aplicar os órgãos de transportes de forma a satisfazerem da melhor maneira possível e pelos meios mais adequados, as necessidades que derivam da economia, da administração do Estado, e da economia mundial, oferecendo maiores facilidades de circulação e sobrecarregando-a o menos possível com o seu custo (Carmo, 1965: 34-35). A política de transportes tem assim, como objectivos, assegurar o crescimento económico, diminuir os custos de mobilidade, melhoria da acessibilidade, criando melhores condições de circulação, com atenção especial as questões de segurança e comodidade. O que significa que o maior propósito da política de transporte é o de facilitar e desbloquear o desenvolvimento das actividades socioeconómicas (Button, 2003: xviii).

Portanto, as políticas de transportes não se resumem na construção de infra-estruturas de transportes, mas fundamentalmente na exploração do sistema num determinado país ou região como um todo ao serviço dum concepção económica e dum imperativo político, encarando as diferentes formas de transporte como rodas dum mesma engrenagem, que giram harmoniosamente para fazer avançar uma complicada máquina (Santos, 1961: 58 – 59). Por essa razão, a política de transporte não é dotada de uma racionalidade mecânica, mas antes deve ser entendida numa óptica de cooperação e conflito, de complementaridade e de negociação. As diferentes políticas inerentes ao transporte, na realidade, devem cooperar entre si, destacando devidamente o papel e funções específicas de cada ramo (Sint-Laurent, 1998: 45). Esta é uma das razões pela qual Duchène (1998: 52) e Chakravarty e Sachdeva (1998: 58), recomendam que as boas políticas no sistema de transportes, devem ultrapassar as políticas sectoriais dos diferentes modos, realçando a incorporação, por exemplo, dos planos de desenvolvimento municipais e locais num plano nacional dos transportes. A formulação de uma política integrada é fundamental para assegurar a sua implementação efectiva (Nothnagel, 1998: xxi).

Por isso, na visão global sobre o transporte, de definição da estratégia, acções – chave, planos e políticas a serem formuladas e implementadas pelo Governo, para a sua efectividade, é necessária a participação em todo o processo da indústria dos transportes (Lipman e Monaghan, 1998: 38).

Aliás, a competitividade num mercado onde opera um número crescente de operadores e meios de transportes públicos e privados exige uma boa organização, que responda aos desejos, quer dos operadores, quer dos clientes, assim como das expectativas do contexto. No geral, a política de transporte deve encerrar o papel do transporte no desenvolvimento

socioeconómico assim como no *empowerment* das comunidades (Lipman e Monaghan, 1998: 39).

Assim, a sua formulação e implementação, para além de também estarem dependentes do aperfeiçoamento técnico dos próprios meios de transporte e das infra-estruturas por estes utilizadas, dependem também da distribuição das forças económicas e sua natureza numa determinada região (Nijkamp e Blass, 1994: 3-4; Carmo, 1965: 35).

A política de transporte mostra assim o dilema entre o potencial económico/tecnológico e as limitações sociais, económicas, tecnológicas, entre outras, no meio ambiente local pois, requerendo ela soluções mecânicas, necessita também de uma orientação através da ciência social, visto que, as novas soluções tecnológicas são implementadas com limites impostos pela sociedade (Nijkamp e Blass, 1994: 3-4). É necessário assim, que as políticas procurem ou prestem atenção aos aspectos/atitudes socio-culturais que tem um impacto ou afectam os transportes (Sint-Laurent, 1998: 50).

Neste sentido, as políticas, incluindo a legislação em diversos âmbitos político administrativos, têm uma especial relevância para a competitividade da indústria dos transportes (Banister e Button, 1993: 1); já que influenciam e se deixam influenciar, tanto directa como indirectamente, não só pela modernização dos meios de transporte como também do desenvolvimento socioeconómico, político e cultural global (Nijkamp e Blass, 1994: 3-4).

Isto sublinha a essência de uma política de transporte. As políticas não podem ser vistas de uma forma isolada, mas como o meio, o fim e o anexo para atingir os objectivos do desenvolvimento (Spence, 1998: 16).

Como se referiu, os transportes, fazendo parte do sistema produtivo, faz parte da economia global, assim como esta, está sujeita em larga medida aos mesmos (Button, 2003: xvi). Neste sentido, o desenvolvimento de políticas do transporte, num determinado país, tem impacto significativo noutros sectores e países; assim como, as diversas políticas dos diferentes países e sectores, influem também de maneira específica na problemática dos transportes (Homes, 1997: 22; Banister e Button, 1993: 1), visto que o transporte não é um fenómeno isolado, sem relação com o tipo de sociedade em que coexiste (Button, 2003: xvi). As políticas de transportes têm, também, implicações para a coesão territorial devido ao facto das mesmas terem efeito sobre a implantação das actividades económicas. Aliás, a mobilidade, sendo um fenómeno social que depende do estilo/tipo de vida da população e suas aspirações, não é um fim *per se*; ela é um factor que pode ser modificado através das políticas no sector e qualquer acção que afecta a mobilidade interfere também com as

actividades económicas e sociais sendo necessário medi-la em relação a estes dois factores (EFILWC, 1995: 16).

Esta é uma das razões que faz com que a organização administrativa e funcionamento do sistema de transportes varie consideravelmente de país para país e mesmo, dentro dos mesmos, existindo, normalmente diversas formas de promover a utilização de meios e a construção de infra-estruturas.

A sua formulação e implementação é um processo que exige, principalmente ao Governo, alto nível de capacidade para, de uma forma contínua, desenvolver estratégias no tempo certo (Lipman e Monaghan, 1998: 38), visto que os contextos produtivos estão em constante mutação, como consequência de uma competição global entre países e empresas com estratégias próprias¹²⁸ (Nijkamp e Blass, 1994: 3).

Assim, as políticas no sector do transporte não só devem responder as solicitações dos diferentes sectores socioeconómicos como também devem ser capazes de visualizar os efeitos do desenvolvimento das actividades e as possíveis externalidades a longo prazo, desenvolvendo estratégias que antecipem as necessidades da economia e das populações, e que visualizem a forma de fazer face aos efeitos negativos do mesmo, evitando o modo imediato de pensar que se centra em soluções de curto – prazo para grandes problemas estruturais o que inibe a habilidade em visionar os grandes objectivos de um programa de desenvolvimento na área dos transportes (Button, 2003: xvii; Bolade, 1998: 92; e Sint-Laurent, 1998: 50. Aliás, “a política pública, embora tenha impacto no curto prazo, é uma política de longo prazo” (Souza, 2006: 36), o que significa que o remédio de hoje não deverá representar a doença do futuro (Rubim e Leitão, 2013: 57).

É por essa razão que, por exemplo, o automóvel individual, não constitui o problema nas unidades urbanas, mas sim o resultado de muitas das políticas a ele direccionadas que não só atingiram apenas o objectivo preconizado, mas também originam impactos negativos consideráveis (Dunn Jr., 1998: 3; Bullard e Johnson, 1997: 7).

Na potenciação do transporte automóvel nos PD, jogou um papel fundamental a intervenção do Estado, e isto se concretizou de múltiplas formas, tanto ao nível de planeamento, investimentos, como de gestão (Rubim e Leitão, 2013: 57; Castro, 1980: 83).

Aliás, muitos críticos do automóvel vêm o ano de 1956, quando o *highway trust fund* foi criado, como o ano em que a política de transportes nos EUA ficou definida a base do automóvel particular (Dunn Jr., 1998: 24):

¹²⁸ Os programas são alterados a luz de novos conhecimentos acerca dos factos. Programas sem prognósticos são desejos, sonhos ou protestos vazios (Streeten, 1981: 7)

the highway trust fund institutionalized the automobile in America more than any other single factor. [It was] more important than any supposed economic superiority of the auto ... The federal government will match funds for highway programs, but such grants are non-existent or puny for rail program. Thus, the federal bias toward highways fosters a state bias toward highways.

No entanto, autores como Dunn Jr. (1988: 24), Bullard e Johnson (1997: 7) e (EFILWC, 1995: 30) defendem que não foi o trust fund que tornou o automóvel dominante, mas sim a política inerente ao modelo das auto-estradas e as vantagens administrativas como o objecto da promoção da política existente antes de 1956, que ignoraram as externalidades que as mesmas transportavam através da viatura particular para o meio ambiente. Assim, o desenvolvimento dos transportes e as suas políticas, quer nos EUA quer na Europa, se operou sem que se tomassem em conta os efeitos nefastos do automóvel (Bauchet, 1997: 3).

Neste sentido, as políticas devem prever e visualizar, por exemplo, o financiamento do sistema, os efeitos e impactos do mesmo. Aliás, os investimentos no sector dos transportes constituem um importante ponto a ser focalizado pelas políticas públicas (Homes, 1997: 28-29).

A política e objectivos de transporte devem visar a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos ao diminuir o tempo e os custos das deslocações, a aumentar a acessibilidade aos equipamentos, assim como organizar e disciplinar a actividade, com maior incidência no colectivo de passageiros. Os regulamentos e as leis dos transportes podem ser usadas para dar resposta as questões como os fracos rendimentos das comunidades, permitindo-as a planificar melhor as suas actividades (Almanza e Alvarez, 1997: 120). É por esta razão, que o sistema de transporte, particularmente o colectivo, não pode ser visto da mesma maneira como muitas outras actividades comerciais existentes (Barbieux, 1998: 23).

Sendo o papel dos transportes, particularmente o colectivo, em primeiro lugar, a prestação de um serviço seguro e eficiente a um custo mínimo, a política deve estar virada para a criação de um ambiente em que os operadores possam prosperar e as organizações tenham a tendência natural de atingir uma estrutura e dimensão óptimas.

Neste sentido, tendo o Governo o papel coordenador, deve estabelecer normas e regulamentos apropriados em relação a este objectivo, nomeadamente, a limitação da capacidade e dimensões dos veículos; licenciamento da actividade e com um número máximo de autocarros em serviço; a possível sujeição a um regime fiscal específico; a indicação de rotas e o impedimento do seu encurtamento ou extensão; limitação da lotação, a habilitação de condução, limites de velocidade e a garantia de tarifas justas (Matos, 2011: 18; Bolade, 1998:

92; Chakravarty e Sachdeva, 1998: 59; Dunn Jr., 1998: 3; Antoine, 1998: 58; Figueiredo, 1996: 29 e 36), condicionado por toda a envolvente doméstica e global.

Portanto, apenas decisões políticas poderão determinar em que medida o transporte colectivo poderá ser tornado mais justo. Aliás, os objectivos dos operadores, das associações ou federações, assim como de outros actores nunca devem sobrepor-se ao interesse público (Matos, 2011; Spence, 2008; USAID, 2008: 28).

Aliás, os problemas do transporte colectivo não são da responsabilidade exclusiva dos operadores, quer privados quer os públicos. É sobretudo um problema de governação e de políticas. Os operadores dão seguimento às políticas. Quem defende os interesses da colectividade é a governação. Assim, as políticas nesta área procuram ou devem congregam os interesses dos diferentes actores assim como ir ao encontro das diferentes solicitações por parte dos mesmos como se pode observar no quadro abaixo:

Quadro 77. – Características, responsabilidades e perspectivas dos diferentes actores face a política dos transportes colectivos

Operador	Passageiro	Governo
Economicamente rentáveis	Deveres e direitos fixados na lei	Transporte Público organizado
Concessão de rotas	Horários e itinerários pré-estabelecidos	Satisfaz as exigências dos passageiros
Deveres e direitos fixados na lei	Maior segurança	Deveres e direitos fixados na lei
Duração da concessão	Tarifa competitiva	Diminui problemas de trânsito
Exclusividade	Maior conforto	Promove a competitividade

Fonte: Adaptado de Matos, 2011: 19.

A produção e a gestão dos serviços colectivos são, neste sentido, a fonte onde se organizam um bom número de conflitos sociais que são trazidos de acordo com os instrumentos de integração, de regulação mas também de controlo social (Fraisie; Bonetti e Gaulejac, 1987: 52).

O principal aspecto é a formulação de políticas que convincentemente incorporem um jogo de estratégias com ganhos para todas as partes envolvidas (Nijkamp e Blass, 1994: 6). Assim, a implementação das políticas neste sector, não é, em primeiro lugar, uma aplicação tecnocrática dos instrumentos, mas requer sim uma localização exacta dos objectivos, medidas, grupos de interesse e aceitação social (Nijkamp e Blass, 1994: 7). A política dos transportes zela assim pelo interesse de todos os actores, dando, entretanto prioridade às necessidades colectivas, embora Bauchet (1997: 3), defenda que a gestão das operações deve ser mais numa perspectiva comercial de resposta à procura, do que por imperativos de serviço público.

Particularmente no meio urbano, as políticas de transportes servem, também, para regular as externalidades do tráfego rodoviário (Verhoef, 2003: 308) assegurando,

nomeadamente, a sua acomodação, a sua circulação sem congestionamento, estacionamento, regulação da velocidade; aspectos relacionados com a maneira como os veículos operam na rede e, o conjunto de procedimentos especificados para o propósito desejado – engenharia do tráfego; a medidas de incentivo ao uso do transporte colectivo, entre outros objectivos (Andersen e Kempen, 2003: 77-86; Dunn Jr., 1998: 3).

As políticas dos transportes são assim, resultado de um único programa integrado com suporte mútuo e consistência interna entre todas as variáveis do sector (Spence, 1998: 18). Aliás, é importante que o desenvolvimento de uma política de transporte tenha coerência, o que é estratégico para a sua efectividade.

Spence (1998: 16-17) resume alguns dos princípios chaves em que se deve basear a política dos transportes, nomeadamente: i) na criação de emprego; ii) acesso dos efeitos de distribuição dos programas de transporte (de forma a conseguir uma maior equidade e acessibilidade na provisão de bens públicos; iii) uso dos recursos financeiros de forma a beneficiarem as populações mais vulneráveis, visto que a provisão e movimento dos recursos, tem beneficiado principalmente as exigências de movimento de uma minoria que goza altos níveis de mobilidade pessoal, o que não permite uma inter-ligação entre os sistemas urbanos e rural, assim como responder as mais básicas necessidades das comunidades mais carenciadas; iv) definição dos preços do transporte num nível apropriado e realístico, consistente com o desejo de reestruturação e redistribuição – este é o elemento chave; v) adopção de formas de gestão intensiva em relação aos programas de capital intensivo – um maior incremento no sistema de transporte terá um maior efeito apenas se estiver de acordo com os objectivos globais de desenvolvimento; vi) fazer do transporte parte de um processo de plano integrado, o que determina a procura global de mobilidade.

Outros aspectos, não menos importantes, da política dos transportes referem-se: vii) a possibilitar a circulação em qualquer época de bens e pessoas em condições de viabilidade económica e com a rapidez compatível com o meio de transporte empregue; viii) contribuição para a segurança interna e externa com a possibilidade de rápida deslocação das forças encarregues de manter a ordem pública ou assegurar a integridade do território; ix) melhoria das infra-estruturas e equipamentos de forma a desempenharem convenientemente o seu papel.

Este é um contexto que exige uma enorme capacidade de planeamento, o que significa que o desenvolvimento territorial e os transportes devem caminhar juntos e num único sentido e não de forma separada (Duchène, 1998: 51).

Daí que a discrepância na disponibilidade de serviços de transporte às diferentes comunidades, não se deve apenas a actividade ou os interesses dos operadores privados. Deve-se também e principalmente ao facto das entidades governamentais de regulação da actividade, permitirem, através da legislação e regulamentação, acções de uma forma que mantêm e originam desigualdades. Sendo um resultado da tendência da acção da actividade privada, que impõe disparidades entre regiões e ou comunidades pobres, as políticas governamentais devem ser capazes de reverter a situação (Lee, 1997: 156), pelo que, a politica de transportes deve ser adequada, eficiente, realista e que promova a equidade e a segurança (Bolade, 1998: 92).

5.3. – As políticas dos transportes em Moçambique e seus principais aspectos

A política nacional dos transportes de Moçambique está consagrada na Resolução do Conselho de Ministros número 5/96 de 2 de Abril de 1996.

A mesma contempla o transporte de passageiros e carga na sua globalidade, nomeadamente, i) A Política do Transporte Ferroviário; ii) Política Portuária; iii) Política de Transporte Marítimo, Fluvial e Lacustre; iv) Política de Transporte Rodoviário, subdividida em a) Política do Transporte Urbano de Passageiros; b) Política do Transporte Semi-Colectivo de Passageiros; c) Política do Transporte Interurbano de Passageiros; d) Política de Transporte de Carga; e) Política de Assistência Técnica ao Equipamento Rodoviário; f) Política do Transporte não Motorizado; g) Política de Formação e; v) Política da Aviação Civil .

Segundo a Resolução 5/96: 5, a política de transportes de Moçambique, tem como seu objectivo a “satisfação das necessidades de mobilidade e de deslocação das populações”.

A política de transportes sublinha o papel integrador do transporte na sociedade, nos meios local, nacional e regional, reconhecendo o papel do sector na geração das divisas necessárias para o equilíbrio da BP, para além de absorver significativa parte da população activa.

Tanto a política como o regulamento baseiam-se, em grande medida, nos princípios do mercado livre:

ao Estado fica reservado o papel de facilitador, cabendo-lhe a definição de políticas e a criação de ambientes propícios aos agentes económicos. Ao Estado cabe também actividades que lhe são próprias, nomeadamente a normalização e o licenciamento da actividade de transporte, a fiscalização de todos os aspectos inerentes ao sector dos transportes (Resolução 5/96: 6).

A política de transportes reconhece assim, o sector privado como provedor dos serviços e o seu envolvimento não é diferenciado do sector público/estatal.

Assim, ao abrigo desta lei, o governo é responsável pela legislação e planificação inerente aos serviços de transporte, por fazer cumprir as leis e regulamentos. Implicitamente, o Governo é responsável pela planificação dos serviços de transportes, assim como pela promoção e constituição de incentivos para o envolvimento do sector privado em todos os modos de transporte, frisando a necessidade de assegurarem e facilitarem as trocas internas e internacionais.

A política de transportes dá prioridade o transporte colectivo, urbano e rural, “através do aumento da capacidade e da melhoria” do serviço prestado, assim como assegurar “que o transporte semi-colectivo seja eficiente e seguro através de uma adequada regulamentação e fiscalização” (Resolução nº 5/96: 6). Salienta também o reforço do cumprimento de medidas de segurança de forma a proteger vidas, bens e carga.

5.3.1. - Política do Transporte Rodoviário

Quanto ao transporte de passageiros e carga em veículos automóveis ligeiros e pesados, a regulamentação da actividade é feita com base no Decreto nº 11/2009 de 29 de Maio do Conselho de Ministros. No que respeita ao transporte de passageiros, a sua regulamentação compreende o seu transporte urbano, semi-colectivo e interurbano, sublinhando á prioridade ao transporte colectivo nas áreas urbanas, através de empresas estatais, com uma gestão privada, se tal for aconselhável, definindo tarifas consentâneas, dado o seu carácter social.

Por sua vez, em relação ao transporte semi-colectivo a política define o incentivo aos operadores privados “nos segmentos de tráfego onde haja falta, ou inadequação de transporte colectivo de passageiros”; assegurar o licenciamento de operadores privados “para a exploração de rotas internas e periféricas aos centros urbanos de acordo com os fluxos existentes”; assim como “a transformação do transporte Semi-Colectivo de Passageiros em empresas de transporte colectivo, devidamente estruturadas” (Resolução nº 5/96: 8).

Em relação a constituição de terminais a mesma defende a promoção, “em coordenação com as entidades locais a criação de terminais de passageiros nas principais cidades do país, com ênfase para Maputo, Beira e Nampula” (Resolução nº 5/96: 6).

No que tange a assistência técnica, a política de transportes deve assegurar através de meios próprios de fiscalização, que as empresas de assistência técnica autorizadas, tenham,

por um período nunca inferior ao compromisso assumido pelo fabricante um estoque de peças e sobressalentes, assim como facilitar aos representantes de marcas instalarem-se nas diversas províncias, seja através da abertura de delegações, ou do sub-agenciamento autorizado das suas actividades (Decreto 11/2009), assim como a promoção da racionalização das marcas dos veículos.

Nas acções de investimento a política prevê a reabilitação e o aumento das frotas de transporte urbano nas cidades de Maputo, Beira e Nampula e a aquisição de autocarros para o transporte urbano colectivo para os centros urbanos onde os operadores privados não estejam estabelecidos (?).

5.3.1.1. - Regulamento do transporte automóvel

O Decreto 11/2009, de 29 de Maio, aprovado pelo Conselho de Ministros, impôs um novo Regulamento de Transporte em Automóveis que entrou em vigor desde 29 de Agosto do mesmo ano, e introduziu concessão de rotas de transporte, incorporando novas exigências aos concessionários, em termos de veículos a utilizar.

Revogando os demais dispositivos, aquele decreto determinou que passam a ser licenciados para o transporte internacional e inter-distrital de passageiros veículos com o mínimo de lotação de 25 lugares enquanto para o transporte inter-provincial passaram a ser certificados veículos com um mínimo de 33 lugares. Para a carreira regular e transporte urbano são licenciados veículos com capacidade igual ou superior a 40 lugares. Com este Decreto, observa-se que se pretende uma combinação que possa concorrer para a diminuição dos custos, nos volumes de tráfego de pouca densidade, que não oferecem tranquilidade para a utilização de autocarros maiores.

Nas grandes urbes dá-se preferência às empresas públicas, em parceria com o sector privado. No que diz respeito aos serviços inter-provinciais, os mesmos são desenvolvidos pelas empresas privadas, sem o envolvimento do sector público (USAID, 2008: 59; Resolução nº 5/96: 8).

Esta regulamentação, estabelece a descentralização de competências assim como simplifica os procedimentos para o seu licenciamento, com vista a garantir uma maior circulação de pessoas e bens, tendo definido quatro categorias de licença, que vão de A a D.

A licença do tipo A, é autorizada pelo Ministro dos Transportes e Comunicações, refere-se ao transporte internacional de passageiros e de mercadorias, interurbano e de aluguer de veículos sem condutor. Para o caso do transporte internacional, o regulamento indica que o

transporte com proveniência ou destino aos países da região que tenham celebrado acordos de transporte rodoviário com o Estado moçambicano será habilitado à licença designada *permit* que é válido apenas para um veículo, não sendo, por isso, transmissível. A licença B é da alçada do governador provincial e diz respeito ao transporte interdistrital, pronto-socorro e nacional de carga. A categoria C, é autorizada pelo presidente de município, tem a ver com o transporte urbano, escolar, circuito turístico, semi-colectivo e táxi, e a D, autorizada pelo administrador distrital, refere-se ao transporte escolar, semi-colectivo, táxi e misto.

O Regulamento preconiza que, exceptuando-se os concessionários que desenvolvem a sua actividade nos distritos, devem estar registados na respectiva conservatória sob forma de sociedade comercial, para além de frisar que os mesmos devem ter sedes próprias, com infra-estruturas empregues (condição para a obtenção do alvará) de onde devem ser vendidos os bilhetes de viagem indicando o percurso, preço e número. Entretanto, sublinha o regulamento a obrigatoriedade, no que se refere as carreiras interurbanas e internacionais de passageiros a manterem a bordo do veículo a lista de passageiros, devidamente preenchida, registando os nomes de todos e da tripulação, que deve ser actualizada ao longo do percurso. O Regulamento indica que as transportadoras tenham uma rede fixa, itinerários ou rotas com paragens bem definidas e tabela de tarifas afixadas no veículo em lugar bem visível, assim como devem ter carreiras de reserva para casos de emergência.

Este Regulamento define também as horas de condução consecutivas de veículos utilizados para o transporte colectivo que não devem exceder as (oito horas) da jornada laboral diária. Para casos de autocarros cujo destino supera as horas determinadas, o Decreto determina que estes, deverão levar dois condutores, que deverão se render.

Com as medidas preconizadas no Decreto 11/2009 de 29/05, pretendia-se acabar ou ultrapassar o caos no sector do transporte colectivo, principalmente nas grandes cidades e não só, como é o caso do encurtamento de rotas visto que o regulamento prevê que as empresas a exercerem esta actividade sejam apuradas através de concurso público.

5.4. - Avaliação da política de transporte colectivo em Moçambique

Uma observação atenta a política do transporte colectivo em Moçambique com base em critérios baseados no processo, demonstra que a mesma não responde a nenhum dos seus objectivos.

Subentende-se que trata-se de uma política bem elaborada, tecnicamente perfeita, mas que faz uma tábua rasa ao contexto em que são desenvolvidas as actividades, parecendo que pode obrigar-se os actores e a própria natureza a comportarem-se da forma requerida pela

política para que a mesma possa dar bons resultados, de acordo com os seus objectivos (Neto, 1962: 145). Trata-se de um documento pré-formatado, que pode até ser implementado, mas não traduz em si “determinações capazes de transformar a mobilidade e a qualidade de vida dos cidadãos” (Rubim e Leitão, 2013: 57).

A política de transportes de Moçambique, encerra fragilidades estruturais que comprometem a sua efectividade e que merecem atenção (Rubim e Leitão, 2013: 57). Parece fundamentar-se num artificialismo evidente, num condicionalismo bastante estranho, exigindo uma intervenção muito frequente das autoridades. Dir-se-ia que a mesma parece importunar, principalmente, os operadores no desenvolvimento das suas actividades (Mendes, 1957-1958: 27-28); mesmo tendo em conta que os interesses e os pontos de vista variam também entre as categorias profissionais e as posições hierárquicas, e, sobretudo eles diferem entre os decisores, os realizadores e os beneficiários do serviço (Fraisse, Benetti e Gaulejac, 1987: 24).

Tomando como base os critérios acima referidos, a política de transporte colectivo em Moçambique não é coerente e revela, em parte, “a miopia das políticas e da governação” (Wilheim, 2013: 13) visto que, o contexto institucional em Moçambique, não é favorável para o seu sucesso. A fraca capacidade institucional ao nível provincial, distrital e municipal (local) na questão do transporte colectivo e a sua gestão é o reflexo desse contexto (Sander e Grall, 1998: 81-82).

Tomando os critérios baseados no processo, tratando-se de uma avaliação dinâmica, nomeadamente, a legalidade, equidade, publicidade, representatividade, participação e democracia (Rocha, 2010: 143), podem ser destacados os aspectos abaixo enunciados:

5.4.1. - Legalidade

Embora seja uma política de transporte colectivo legalmente constituída, aprovada e ratificada, a sua implementação ou aplicação mostra-se totalmente descontextualizada da realidade. Por essa razão, embora a política seja clara, em alguns âmbitos, o seu grau de aplicação é, por vezes, inconsistente e reduzido.

Consequentemente, o funcionamento de quase todo o sistema de transporte colectivo implica a infracção de quase todas as regras (USAID, 2008: 8). Aliás, as entidades entrevistadas quer a nível provincial, quer a nível central, com responsabilidade na fiscalização do sector, assim como os operadores formais, foram unânimes ao sublinhar que, se a política e o regulamento do transporte colectivo em Moçambique for aplicado na sua plenitude não haverá qualquer tipo de serviço de transporte colectivo, uma vez que os operadores dos sectores formais e informais, que dominam o mercado, chegando em algumas

regiões a deter 85% do tráfego urbano e 100% do rural, não conseguirão manter os serviços. Por essa razão, Victor Chico, operador em Nampula, questionava:

como é que o Governo pretende operações eficientes com bons autocarros com este tipo de estradas? Qual é o cinto de segurança do condutor e assentos supostos de resistirem nestas vias? Eles introduziram a inspecção automóvel obrigatória, haverá viatura em condições depois de uma viagem com estradas deste tipo?

Na generalidade, os entrevistados, observaram que o sector privado funciona e apenas consegue funcionar, desobedecendo aos regulamentos. Como sublinhou Benjamim Belo, operador informal em Nampula: “se seguirmos todas essas orientações que eles pedem não conseguiremos trabalhar para sustentarmos as nossas famílias. Nós já fazíamos este trabalho antes deles aparecerem com as suas leis”.

Foi referenciado pelas autoridades centrais, nomeadamente pelo Secretário Permanente do MTC assim como pelos directores NTL-MTC e do Departamento de Transporte Comunicação e Transito no CMCN, que o funcionamento de parte da legislação do transporte colectivo é apenas possível na base de um elevado nível de fiscalização e que, mesmo assim, um excesso de zelo na sua observância conduzirá a ausência de transportadores ao nível da província e do país. Embora reconheçam a importância e necessidade da existência da política e seu regulamento, como instrumentos importantes para o desenvolvimento da actividade e como uma linha de orientação para as diferentes entidades, desde o nível central ao local, uma vez que harmoniza os procedimentos e actuações a nível nacional, a política de transportes é importante mas não é aplicável.

Aliás, segundo o DNNTL-MTC, por exemplo, até o ano de 2009, observava-se um vazio e choques no que se referia a competências entre os conselhos municipais e as Direcções provinciais dos Transportes e Comunicações na problemática do licenciamento do transporte rodoviário, quer de passageiros, quer de carga. Até aquele ano, tanto os municípios como as direcções provinciais procediam o licenciamento, o que originava problemas, por exemplo, de fiscalização dos operadores: “a preocupação destas entidades apenas eram as receitas fiscais assim como para a polícia de trânsito eram as multas”. Por outro lado, os licenciamentos eram díspares entre os diferentes municípios do país, aspecto que foi harmonizado pelo Decreto 1/2009 e o seu regulamento, que definem competências dos diferentes níveis decisórios.

No entanto, apesar desta importância, alguns dos aspectos da política de transportes de Moçambique, geram regulamentos desajustados evidenciando que não estão formulados de

uma forma objectiva e não estão em consonância com à própria política de transporte de passageiros (USAID, 2008: 16).

Aliás, uma das grandes incongruências da política global de transportes em Moçambique é o facto da mesma postular que, por exemplo, “o transporte aéreo, pelo seu carácter de elevados custos operacionais, será dimensionado para o transporte de passageiros para faixas de tráfego bem definidas, em distâncias longas e em áreas onde as redes de estradas sejam manifestamente difíceis ou inexistentes” (Resolução nº 5/96: 6). Na realidade, Moçambique tem voos regulares, apenas para 9 das 11 capitais provinciais, paradoxalmente, onde se localizam não só mais rodovias mas também em melhor qualidade. Aliás, a Resolução 37/2009: 55, contraria a anterior quando refere que, no desenvolvimento da infraestrutura rodoviária a primazia é a conexão “com os aeroportos e aeródromos de modo a permitir mais do que uma saída ou entrada dos aeroportos principais em direcção aos centros urbanos ou auto-estradas principais”.

Esta inadequação da legislação sobre os transportes em Moçambique pode ser também observado na Resolução 37/2009, sobre a Estratégia do Transporte Integrado, quando faz referência (51) que um dos princípios básicos que norteiam o transporte aéreo, é que o mesmo “sirva os distritos e as populações mais carentes”.

Como se pode constatar, enquanto a Resolução nº 5/96, reconhece os elevados custos operacionais do meio aéreo, a Resolução 37/2009, do mesmo Conselho de Ministros, determina que o mesmo deve servir as populações carentes.

Assim, o transporte colectivo, apesar do seu grande peso na economia nacional, tem constituído uma carga pesada para o país, por falta de órgãos coordenadores, legislação, regulamentação governamental adequada ao sistema de transportes (Figueiredo, 1996: 51).

Portanto, tendo em conta o regulamento, o actual sistema de transporte colectivo, quer o estatal, quer o privado sobrevive operando contra a lei. Por exemplo, a Resolução 37/2009 (57) barra a circulação nas cidades dos transportes de menor capacidade “de modo a permitir que estes circulem na periferia para a entrada/saída das cidades e transportadores de maior capacidade com circulação urbana”, o que efectivamente não se observa. Aliás, a aplicação da legislação ou a sua inobservância, reflecte-se na permanência e no desenvolvimento de actividades por parte dos operadores informais. Como também sublinhou Elias Mufume, operador informal: “nós já desenvolvemos este negócio antes, mas muito antes dessas leis. Desde que morreu a ROMON, fomos nós quem socorreu as populações nas suas deslocações de um lado para outro”.

A política baseia-se em princípios de mercado livre. No entanto, apesar da mesma salientar o papel facilitador do Estado, postula que este deve estabelecer para as empresas públicas estatais, uma política de preços que possa permitir a viabilidade operacional das mesmas “através de subsídios directos e indirectos sempre que for julgado necessário tendo em vista o carácter social” da actividade, embora no mesmo ponto realce a necessidade de procurar “para as mesmas outras formas de gestão, nomeadamente a gestão privada” (Resolução 5/96).

Portanto, ela estabelece que as empresas de transporte colectivo estatais devem levar a cabo uma política tarifária que permita a sua viabilidade operacional, tanto mais que não há uma diferenciação em relação ao sector privado, no entanto, ao mesmo tempo, faz referência a subsídios directos e indirectos.

Aliás, no que se refere ao sector estatal, os prejuízos resultantes são compensados pelo governo (transgredindo a política), mesmo tendo em conta que os serviços públicos desenvolvidos pelo Estado estão integrados dentro de uma lógica de gestão diferente dos privados, na medida em que eles concorrem para o desenvolvimento dos serviços para - públicos, privados, mercantis ou não mercantis (Fraisie; Benetti e Gaulejac (1987: 16).

Aliás, Bullard e Johnson (1997: 8), reconhecem a importância dos subsídios para a massificação de sistemas de trânsito de massas. No entanto, a ausência de subvenções também não permite um equilíbrio financeiro a exploração aos operadores privados (Barbieux, 1998: 22) que não cobrem os seus custos com as tarifas aprovadas, recorrendo a práticas ilícitas para a sua sobrevivência (USAID, 2008: 9-10). Por esse motivo, aquando da entrevista, Andonage Bernardo, operador formal, observava que, “nós não temos nenhum apoio do Governo para nada e ainda querem nos mandar e fixar tarifas que nós temos que cobrar. Onde já se viu? Será que o Governo pensa mesmo nas circunstâncias das nossas actividades?”.

Eventualmente, pelo facto da tarifa não compensar os custos operacionais, alguns operadores optam por encurtar as rotas, para contrapor o problema, facto que se torna dispendioso para os utentes e que constitui uma flagrante violação da lei. Daí que o problema das tarifas de transporte colectivo, incluindo os subsídios e a dificuldades em forçar os operadores a oferecerem serviços de melhor qualidade, seja mais um efeito das contradições da própria política do que uma causa dos problemas dos transportes em si (Silveira e Cocco, 2013: 50).

Por outro lado, apesar da política fazer referência a uma economia de mercado, o sistema de licenciamento da actividade não oferece aos operadores a liberdade de operarem numa rota pretendida já que devem aplicar as tarifas definidas pelo governo, o que faz com

que seja um nível de concorrência controlado, o que, em economia de transportes não devia se observar, mesmo tendo em conta que o mecanismo da livre concorrência, nos transportes, não exerce “a sua função de regulador de preços” (USAID, 2008:15). Aliás, Castro (1980: 85), sublinha que a actual estrutura do sector de transporte colectivo, se caracteriza pela existência, normalmente, de preços políticos, relativos à componente social, a fim dos governos assegurarem a sua defesa. Aliás, em relação a este aspecto, Luís Alberto Cumaio, operador formal, referiu-se da seguinte forma: “não quer dizer que o Governo não sabe que vivemos asfixiados mas, no dia que nos permitir aplicar tarifas reais este Governo vai cair”.

Portanto, o Governo fixa as tarifas contrariando o Regulamento do Transporte Automóvel (Decreto 11/2009: 10).

A política refere que o governo central, provincial e local são responsáveis pela aprovação de rotas e fixação horária, isto é, responsáveis pela planificação dos serviços de transporte. No entanto e na prática, as rotas não são planificadas formalmente. São os operadores, ou as suas associações que tomam a maior parte destas decisões, e o governo apenas dá o seu aval e decide sobre as tarifas a aplicar. Embora esta prática resulte num serviço de transportes que satisfaz parte das necessidades, existem falhas no sistema e os papéis e responsabilidades dos operadores e das autoridades (USAID, 2008: 10-11).

As rotas não são assim planificadas de maneira formal. Geralmente, são alguns operadores que experimentando uma nova rota ou a extensão de uma já existente, através da respectiva associação, solicitam a mudança formal da rota por eles explorada para a nova situação (USAID, 2008: 10).

Quando as autoridades identificam a necessidade de transporte numa determinada região ou são contactadas pelas comunidades que solicitam os serviços, muitas vezes, as mesmas não são da preferência dos operadores principalmente devido a baixa densidade populacional ou do mau estado das rodovias, inviabilizando-as. Tanto mais que de acordo com os regulamentos, não se pode obrigar um operador a circular numa determinada rota (USAID, 2008: 11). Os operadores privados exploram apenas as rotas mais rentáveis e muitas vezes, apenas nas horas de ponta (Barbieux, 1998: 22). Assim, na prática, os operadores decidem sobre as rotas que servem, observando-se a existência de algumas sem operadores, pois, na ausência de um sector estatal pujante, o sector privado não aposta nelas. Como questionou o operador Sebastião Joaquim Matavele: “porque devem me obrigar a ir onde apenas encontro 10 pessoas com uma carrinha destas? Porquê têm de me obrigar ir a uma rota em que levo mais de 10 horas para chegar ao destino? É para ganhar o quê?”.

Aliás, o actual procedimento preconiza que o operador faça um requerimento à autoridade solicitando uma licença para o desenvolvimento da actividade. Muitas vezes, a autoridade emite a licença que especifica a rota em que a viatura deve circular. Na prática, o proprietário requer a rota para a qual a licença deve ser emitida. Muitas vezes, as autoridades não tomam em consideração o número de autocarros já licenciados para a referida rota quando emite novas licenças, o que faz com que algumas rotas estejam saturadas e outras não tenham capacidade suficiente (USAID, 2008: 11). Segundo o Responsável pelo Licenciamento da actividade de transporte colectivo em Nampula, este é o facto que faz com que as rotas de Nampula – Nacala ou Nampula – Ilha de Moçambique, observem a presença de mais operadores em relação as outras. Esta visão, foi reforçada pelo posicionamento de Humberto Xavier Estevão, operador formal, quando referiu que, “se as estradas estiverem boas, com postos de abastecimento de combustíveis nos destinos, cobriremos todas as rotas da província”.

Para além disso, os operadores ilegais operam sem licenças em rotas por si escolhidas, colocando em causa o sistema. Aliado a isto, alguns operadores licenciados também circulam em rotas para as quais não foram licenciados - normalmente nas que são mais atractivas em termos de fluxo de passageiros. Por essa razão, muitas rotas são servidas por menos viaturas do que as licenciadas para as mesmas, enquanto as rotas para as regiões densamente povoadas têm mais viaturas do que as licenciadas ou do que as que são necessárias (USAID, 2008: 11). Por exemplo, segundo os dados disponibilizados pelo vereador do pelouro de Transportes e Trânsito no Município de Maputo, este aspecto, pode ser constatado, em que, numa única rota, nomeadamente Anjo Voador – Praça dos Combatentes, encontrarem-se a operar mais de duas centenas de viaturas, enquanto, por exemplo, as rotas que partem do centro da cidade Maputo para bairros Kongolotho ou Nkobe não observam um número suficiente de viaturas.

Uma outra impraticabilidade está patente no facto da legislação definir que o governo deve atribuir concessões para operar em rotas específicas por um período de 20 anos. Para tal, o operador deve ter pelo menos duas viaturas e um horário e deve especificar os locais de paragem. No entanto, até o ano 2015, não foram atribuídas quaisquer concessões o que em parte facilita as acções dos operadores ilegais que operam sem licenças em rotas por si escolhidas¹²⁹.

Assim, os sectores formal e informal funcionam à sombra do sistema controlado pelo Estado mas, operando com base em princípios diferentes (Minter, 1998: 361). Não se observa

¹²⁹ A concessão de carreiras de transporte de passageiros urbanos e interurbanos está prevista a ser implementada desde o ano 2010

a emissão de bilhetes, não têm sede própria e a maioria não dispõe de autocarro de reserva ou de socorro. Constatando-se assim, a incapacidade do Estado na manutenção deste contexto:

“como vou gastar dinheiro mandando imprimir bilhetes de passagem para pessoas que vão a destinos diferentes? Há passageiros que apenas fazem 3 km, outros 5 km e ainda outros 10 km ou mais. Vou gastar dinheiro de bilhetes para alguém que vai descer na paragem seguinte? Com estes preços? Que margem de lucro terei?”

questionava Ernesto Chitsumba, operador formal de transporte colectivo em Nampula.

Dáí que este não é seguramente o transporte colectivo preconizado na lei 5/96, e nem corresponde a uma visão de futuro que a mesma equaciona, quando se estimulava a criação de “...empresas devidamente estruturadas” (Resolução 5/96: 6). Pode-se mesmo dizer que o país se encontra num dilema na problemática do transporte colectivo.

Por exemplo, embora o Decreto 31/2011, tenha determinado a passagens das empresas públicas aos municípios locais até Março de 2013, apenas três municípios, nomeadamente, Beira, Maputo e Matola tinham implementado tal Decreto.

A implementação global da lei assim como dos seus regulamentos, por si só, irá na verdade agravar os problemas de transporte colectivo no país pois o sistema funciona actualmente, apenas porque os operadores infringem quase todas as regras (USAID, 2008: 16).

Um exemplo refere-se a aplicação das multas previstas, que são consideradas impraticáveis. Em relação a este aspecto, na entrevista concedida, o Director do Departamento de Transporte Comunicação e Transito no município de Nampula referiu-se ao facto, das autoridades da cidade de Nampula, optarem por outras alternativas, para contornarem esta situação, principalmente pedagógicas. Assim, por exemplo, se encontram operadores ilegais, em vez da aplicação da multa prevista, convencem-nos a fazer o registo da viatura, isto é, a sua legalização, visto que a aplicação a multa agravaria a questão de falta de transporte para as comunidades. Spence (1998: 16-17), chama atenção que, para a efectividade de uma lei é necessário que numa tomada de decisão, relativa a politica dos transportes, todos os segmentos do mesmo governo tenham capacidade para implementa-la. As decisões tomadas relativas a todos os aspectos dos transportes envolvem a todos e são colectivas (Spence, 1998: 18).

O Director do Departamento de Transporte Comunicação e Transito no município de Nampula, deu a conhecer que, no contexto actual, não se mostra funcional retirar do mercado os operadores informais, simplesmente por serem informais. Isto é, sem analisar um conjunto de pressupostos na realidade local que os torna indispensáveis na vida socioeconómica das

populações. Os operadores têm a percepção deste contexto. Como referiu Momade Mamudo, operador informal: “no dia que decidirmos, em conjunto, parar com a actividade o país irá parar. Quer me parecer que as pessoas do Governo que fazem as tais leis não conhecem a realidade deste país. Quem é o louco que pode meter o seu carro numa rota como a de Lalaua se não formos nós? ”.

Assim, nos serviços de transporte colectivo, embora teoricamente as balizas estejam bem definidas, com o seu regulamento, a realidade é outra, bem diferente, já que as práticas dos operadores não se guiam através dessas balizas e não são definidas e fiscalizadas de uma forma consequente.

Segundo as entidades fiscalizadoras, a implementação da legislação reflecte-se na redistribuição das receitas fiscais, provenientes do licenciamento dos operadores, entre as diferentes entidades responsáveis pela emissão das mesmas. Como sublinhou o DNTL-MTC: “todos, quase todos, preocupam-se apenas em aplicar/cobrar multas, nomeadamente, os municípios e a polícia de trânsito, enfim, todos. É por essa razão que há muita corrupção neste sector de actividade”.

Assim, como se pode constatar, as causas fundamentais de muitos problemas que afectam o transporte colectivo em Moçambique, prendem-se com a falta de clareza da política dos transportes, a não observância de alguns dos aspectos da mesma, regulamentos desajustados a realidade de muitas regiões do país e em geral, uma fraca aplicação dos mesmos (USAID, 2008: 8), o que leva por parte das autoridades a soluções de excessivo paternalismo na tentativa de assegurar a sua viabilidade (Neto, 1962: 145). "Trata-se, portanto, de dificuldades associadas, em parte às dificuldades do Estado em alocar recursos de uma forma garantida, quer para subsidiar o sector, como para garantir o funcionamento das instituições de planificação, gestão e fiscalização, com poder de persuasão sobre os operadores" (Silveira e Cocco, 2013: 47).

Neste sentido, a problemática dos transportadores ilegais em Moçambique, pode estar ligada ao facto das leis e regulamentos sobre o transporte colectivo, ficarem muito aquém das disposições legais necessariamente requeridas nesta área (USAID, 2008: 8).

5.4.2. - Equidade

Na problemática da equidade, a questão central é, de quem paga e quem se beneficia com a política de transportes, visto que os resultados díspares dos transportes, podem ser

identificados em três 3 grandes categorias de desigualdade, nomeadamente, i) processual, ii) geográfica e, iii) social (Bullard e Johnson, 1997: 2).

A desigualdade processual, observa ao processo inerente a tomada de decisão ao nível dos transportes; isto é, se as decisões são ou não tomadas de uma maneira uniforme, justa e de forma consistente com o envolvimento de diversos *stakeholders*.

Na desigualdade geográfica – as decisões na área dos transportes tem impactos distributivos (positivos ou negativos) seja nas áreas rurais ou urbanas. Algumas comunidades estão localizadas no lado oposto das políticas, e muitas vezes não se beneficiam dos serviços de uma forma *standard*. Esta questão, afecta as comunidades de uma forma desproporcional a favor de determinadas áreas geográficas ou localizações espaciais sobre outras (diversidade e qualidade dos serviços, recursos e investimentos, facilidades e infra-estruturas, acesso aos centros primários de emprego, entre outros aspectos).

As desigualdades sociais devem-se ao facto da distribuição dos benefícios do transporte e respectivos encargos não serem feitos de uma forma aleatória envolvendo todos os grupos populacionais. Geralmente, os benefícios do transporte vão para as regiões mais ricas e os segmentos da sociedade mais/melhor educados (Bullard e Johnson, 1997: 2).

Cada uma destas questões negativas no sector dos transportes resulta em: uma infra-estrutura de transportes que, fisicamente, concorre para o isolamento das comunidades; desigualdade na distribuição das nuances ambientais assim como a manutenção e provisão de facilidades infra-estruturais; falta de medidas suficientes para a mitigação ou correcção da distribuição desigual dos impactos negativos dos transportes; diversos meios para o acesso as actividades económica e localização dos empregos; idade e condições de trânsito das frotas; existência e condições de facilidades e serviços nas estações de trânsito como são os casos de quiosques de informação, terminais; condições de estradas que sirvam pessoas com baixo rendimento; e grandes projectos de investimentos nos transportes com efeitos do desenvolvimento económico das comunidades (Bullard e Johnson, 1997: 2).

Partindo dos três pressupostos acima enunciados, pode-se dizer, que no geral, a política de transportes em Moçambique é discriminatória. Aliás, historicamente, a alocação de recursos ao sector nunca foi constante, significativa ou bem distribuída, não se tendo alterado essa realidade (Rubim e Leitão, 2013: 59), não tentando corrigir a distorção gerada no país em termos de mobilidade das comunidades.

A política não respeita o princípio de equidade. Note-se que nem todas as províncias ou as suas capitais têm empresas públicas/estatais e nem todos os municípios ou distritos têm operadores formais que possam se beneficiar de tais subsídios, contexto que afecta a

distribuição da mobilidade e os benefícios de acesso entre diferentes grupos populacionais (Cameron, 1997: 67). Aliás, como se observou, Nampula, com 21 distritos, apenas sete tinham operadores registados, estando quase na sua totalidade, o transporte colectivo dominado pelo sector informal. Como referiu o operador Momade Mamudo “nós somos os únicos em grande parte dos distritos e, pelo que sei, não é apenas cá na província de Nampula”.

Aliás, a aplicação da política e o regulamento de transportes colectivo, praticamente, não tem valorizado o meio rural, onde reside a maior parte da população do país. No geral, com raras excepções, a área operacional dos serviços colectivos municipais, continua a ser a de cimento – herança da colonização – em parte devido ao fraco investimento em rodovias nas áreas de expansão das cidades (Shaw, 1998: 102), para além da falta de interesse que as companhias de transporte têm, na abertura de novas linhas, ante a ausência de eventuais receitas provenientes destas ampliações, em virtude da existência de tarifas políticas, impostas pelo Estado (Castro, 1980: 267).

A população, principalmente a rural, não é tratada em pé de igualdade económica assim como não usufrui das vantagens globais do progresso nacional (Mendes, 1957-1958). Quer parecer que, na elaboração e implementação das políticas, não se tem em conta que os interesses e atenções das diferentes categorias da populacionais não são homogéneos (Fraisse, Benetti e Gaulejac, 1987: 25), para além de que, os problemas dos transportes colectivos, mesmo não sendo inter-classistas, não afectam por igual a todas as classes sociais. São resultado das forças do progresso e das necessidades da vida moderna.

Sendo essencial viajar, os cidadãos têm direito a dispor de serviços de transporte adequados às circunstâncias locais, embora se reconheça que nalguns contextos, os mesmos constituam mais uma questão de equidade do que propriamente de eficiência pois, a sua oferta constitui também um direito fundamental dos indivíduos (Matos, 2011: 13). Aliás, o objectivo de equidade é mais de ordem política (que também pode ser tido como sendo de ordem moral ética) e passa pela sua promoção, quando se verifica que a solução de mercado alcançada, através do funcionamento do mesmo, atinge pontos de desigualdade na distribuição da riqueza (Barbosa, 1997).

Aliás, em Junho de 2012, em Londres, aquando da apresentação do Relatório do FMI intitulado *Perspectiva Económica Regional para a ASS (Regional Economic Outlook - Sub-Saharan Africa: Sustaining growth amid global uncertainty, FMI 2012)*, o Director da organização para África, Roger Nord, referiu-se ao facto de que em Moçambique, de uma forma geral, as comunidades pobres continuavam a beneficiar-se menos do rápido

crescimento económico que se observa nas últimas décadas, comparativamente ao resto da população. Aliás, em matéria de transporte para as áreas rurais de difícil acesso, a Resolução 37/2009 (57-58), encoraja a utilização da tracção animal “para o transporte de carga e de pessoas para os mercados ou terminais de transporte convencional mais próximos”.

A incidência e distribuição das externalidades associadas a política de transportes, e/ou a distribuição do custo financeiro da construção e operação das facilidades ou serviços de transportes não é equitativa para todas regiões e extractos populacionais o que é influenciado pelas leis e regulamentos existentes (Meyer e Miller, 2001: 504).

Por exemplo, a construção e manutenção de estradas urbanas consome cada vez mais recursos em detrimento das ligações inter-provinciais ou interurbanas. A manutenção da infraestrutura existente nas cidades é levada a cabo a custa das áreas suburbanas e não num desenvolvimento planificado (Sander, 1998: 10). Aliás, como fizeram notar os deputados entrevistados, “observa-se que os distritos com algumas estradas asfaltadas beneficiam-se de mais disponibilidade de transporte em relação aos distritos com estradas terraplanadas, embora, estes últimos, sejam os principais produtores agrícolas da província e do país, estrangulando a comercialização agrícola”.

Os investimentos no sector dos transportes, suas melhorias e recursos financeiros criam assim vantagens para algumas comunidades e desvantagens para outras (Bullard e Johnson, 1997: 2).

Por exemplo, segundo o Director da EMTPN, estando a empresa situada na província com maior densidade populacional, foi constituída com um total de seis autocarros, tendo em Outubro de 2008 recebido mais duas unidades alocadas pelo Governo Central, totalizando oito autocarros, o que não satisfazia as necessidades. Esta observação foi reforçada pelo Director Adjunto da DPPF de Nampula quando salientou o desnível entre os meios de transporte disponíveis e a rápida extensão da urbe, com novos bairros a exigirem a disponibilidade de transporte, o que não é possível em virtude dos serviços não serem abrangentes.

Aliás, os deputados da APN entrevistados foram unânimes em reconhecer que a EMTPUN não consegue satisfazer 25% das necessidades de transporte. Na sua alocação, o Director da EMTPUN deu a conhecer que, estudos internos da empresa indicavam a necessidade de uma frota de pelo menos 14 autocarros para que a mesma pudesse cobrir as suas rotas urbanas e suburbanas, apenas ao nível da cidade de Nampula.

Esta falta de equidade pode também ser observada, por exemplo, nos recursos financeiros proporcionados aos distritos para desenvolverem actividades de manutenção ou

abertura de respectivas vias, que não são realistas para o desenvolvimento de um programa que possa gerar um impacto significativo (Bolade, 1998: 88), tanto mais que, segundo o Chefe de Planificação e Projectos da ANE, as prioridades da sua instituição estão focalizadas na manutenção das estradas nacionais da rede primária, o que significa que vastas extensões territoriais ficam sem qualquer tipo de assistência na área das estradas, com efeitos negativos na mobilidade das comunidades.

É por esta razão que, Bullard e Johnson (1997: 7 e 173), chamam a atenção pelo facto de algumas políticas dos transportes assim como os subsídios previstos por elas, contribuirão para o desenvolvimento desigual entre as cidades, subúrbios e áreas rurais, para o êxodo rural, concorrendo para que todas as comunidades não recebam ou obtenham da mesma forma os benefícios dos avanços e investimentos no sector.

Estradas, auto-estradas, ferrovias e sistema de trânsito de massas não são levadas a cabo ou construídas do nada. Elas são planificadas. Alguém toma a decisão, de uma forma consciente para a localização das estações de comboios ou autocarros, entre outras infra-estruturas (Bullard e Johnson, 1997: xiii). É por esse motivo, Castro (1980: 135) refere que as estruturas territoriais não se dão por casualidade. Elas respondem a interesses específicos em cada fase embora esta relação não seja directa ou mecânica, sendo mediada pelo conflito social, uma vez que se trata de uma relação dialéctica.

Neste sentido, algumas das políticas governamentais, por exemplo, sobre a habitação, uso da terra, meio ambiente entre outras, podem contribuir para a exacerbação das desigualdades (Bullard e Johnson, 1997: 7).

Como defende Lee (1998: 156), os desequilíbrios na disponibilização de transporte para as diferentes comunidades não se deve apenas a actividade ou os interesses do mercado. Deve-se também e principalmente ao facto das entidades governamentais de regulação da actividade, escalonarem as prioridades das intervenções de uma forma que mantém e origina discrepâncias pois, sendo resultado da tendência da acção da actividade privada em impor disparidades entre regiões ou comunidades, cabe às agências governamentais a reverter o contexto (Castro, 1980: 74).

Por exemplo, as diferenças que Moçambique apresenta nos diferentes modos de transporte, são resultado de diferentes épocas históricas e de diferentes políticas e paradigmas de planificação que deram uma prioridade e atenção especial ao caminho-de-ferro, quer no período colonial, quer no pós - independência, em detrimento de outros modos de transporte.

É por essa razão que, algumas das práticas e políticas destroem actividades produtivas estáveis, isolam e segregam comunidades, não promovem o acesso aos empregos e aos

centros económicos, aumentando a diferença entre o rico e o pobre (Lewis, 1997: xi), um tratamento desigual que viola os direitos das comunidades pois, todas não são abrangidas de uma forma igual, gozando algumas de mais benefícios provenientes da política dos transportes (Bullard e Johnson, 1997: xiii).

As políticas governamentais inerentes ao transporte colectivo, têm assim ajudado, e nalguma vezes subsidiado, um desenvolvimento económico separado e desproporcional, segregação residencial, com várias práticas de exclusão que resultam numa limitada mobilidade para as pessoas pobres que as levam a concentrarem-se nos centros urbanos (Bullard e Johnson, 1997: xiii), numa constante e permanente contradição com a legislação nacional inerente a Estratégia do Sistema Integrado do Transporte de Moçambique (Resolução 37/2009 (47), que sublinha que a mesma tem em conta “as necessidades de equidade e solidariedade de todos os cidadãos na garantia da sua mobilidade e dos seus bens”.

Não tem em conta que os serviços públicos são os suportes de socialização, que significam integração e não a exclusão social, e que a criação dum serviço público constitui um meio, de permitir aos indivíduos de se beneficiarem de um serviço que não poderiam acede-lo apenas por meio do mercado (Fraisie; Bonetti e Gaulejac, 1987: 52).

Aliás, qualquer política de desenvolvimento deve comportar um programa demográfico nacional cujo objectivo deverá ser o equilíbrio apropriado entre a população e os recursos (TICIDI, 1981: 146), embora se tenha a consciência que toda a acção levada a cabo por um organismo público pode ter efeitos múltiplos, vários e contraditórios, afectando de uma forma diferente os potenciais destinatários e os intervenientes, concorrendo para que todos os membros da sociedade não recebam ou obtenham da mesma forma os benefícios dos investimentos (Bullard e Johnson, 1997: 7; Fraisse; Bonetti e Gaulejac, 1987: 28).

A política de transporte em Moçambique ilustra assim que a luta contra a exclusão não terminou (Bullard e Johnson, 1997: 7). Aliás, os operadores formais de Nampula, exemplificaram com o facto dos autocarros adquiridos pelo Governo nos últimos anos terem beneficiado apenas os operadores privados da cidade e província de Maputo.

Portanto, o Governo, através da mesma, exclui as mais prementes necessidades de transporte por parte de grande parte da população. Note-se que, apenas regiões que estão bem situadas na reconfiguração da economia mundial e que se encontram integrados no sistema de produção com acesso a tecnologia, mercados e capital podem responder e beneficiar-se do processo de globalização (Edoho, 1997: 99) A sua inabilidade em gerar ou aceder a tecnologia agudiza a sua marginalização no processo e diminui o seu estatuto na nova ordem mundial (Edoho, 1997: 5).

Contexto que parece dar razão a Mosca, em entrevista ao jornal Savana (15/02/2011), quando refere que:

a aliança política de sustentação do poder não está no meio rural, não está com os camponeses, mas sim nas cidades, no meio urbano. Está nas elites da burocracia do Estado e de outros organismos, está na cooperação externa. E é neste triângulo de alianças políticas que fazem a sustentação do poder, onde o governo gere, de forma a prever e a precaver possíveis situações de conflito. É por isso que existe uma grande atenção para a manutenção do nível de vida nas cidades, uma grande preocupação de subsidiar o meio urbano e não existem iguais atenções pelo meio rural.

Aliás, Mengistu e Mfikirwa (1997: 61-62) sublinham que África tem um sério problema de alocação de recursos, que constitui um processo político, o que origina explosões sociais e conseqüente instabilidade política; quando se sabe que a pré-condição chave para a sustentabilidade de qualquer desenvolvimento económico é a estabilidade política da sociedade.

A constituição de um sistema de transportes colectivos, mais inclusivo e socialmente mais justo, passa necessariamente pela adopção, entre outras, de duas medidas complementares, nomeadamente, a melhoria do transporte colectivo e a revisão da disponibilização de recursos a ele direccionados nas diferentes regiões (Rubim e Leitão 2013: 61).

5.4.3. - Publicidade

As leis sobre os transportes não são facilmente acessíveis aos diferentes intervenientes na actividade de transporte colectivo. Note-se que, grande parte dos distritos, não dispõe de uma única representação do INATTER pois, grande parte das suas delegações, encontram-se nas capitais provinciais. A representatividade das instituições nas zonas rurais é quase nula.

Aliás, a Delegação Regional Norte do INATTER apenas entrou em funcionamento na cidade de Nampula a 27/11/14 (Notícias, 28/11/14).

Observa-se que o ritmo do incremento da actividade no país ligado aos factores demográficos e outros inerentes a este (por exemplo o aumento do parque automóvel) é de tal modo elevado, que revela, até certo ponto, que as instituições do Estado com responsabilidades no sector, não têm capacidade e meios para fazer face a esse “boom”, ficando difícil fazer conhecer e tornar a aplicação dos regulamentos mais efectiva.

O contexto não permite que se ultrapasse a falta de conhecimento e clareza da política dos transportes colectivos nos diferentes níveis (local, distrital, provincial e nacional); embora se reconheça que a percepção das políticas não é de uma forma directa pelos

beneficiários/utilizadores. Estes, podem não ter os mesmos critérios de apreciação que os proponentes, os engenheiros, os arquitectos ou os gestores. A perturbação no que respeita a familiarização, pode apresentar-se ou representar um trauma ou pode torná-la ou julgá-la insuportável (Fraisse, Benetti e Gaulejac, 1987: 23).

De um modo geral é francamente insuficiente a rede administrativa de Moçambique. “Mesmo quando se engloba na rede, a organização política tradicional, aproveitada como auxiliar da administração, ela se revela insuficiente quando se pretende levar a cabo certas medidas cuja finalidade e utilidade prática não estejam ao alcance de todas as mentalidades” (Fontes, 1957-1958: 33): “... a fraca densidade populacional justifica, nos territórios subdesenvolvidos, a existência de malhas largas na rede administrativa, com a entrega de vastas áreas a reduzido pessoal de fiscalização e chefia” (Fontes, 1957-1958: 38).

Aliás, no contexto actual, com maior enfoque nas regiões rurais, o impacto das leis, medidas e regulamentos é praticamente nulo. Aliás, a demais legislação direccionada ao transporte colectivo, parece estar mais vinculada ao meio urbano. É normal em Moçambique, que nas grandes cidades se observe a fiscalização de viaturas, não se verificando o mesmo nas zonas rurais, onde, para além da inexistência de instituições de controlo, muitos operadores, assim como as comunidades a que pertencem, não conhecem as leis e o seu significado. Como referiu o operador informal Momade Mamudo, “a chatice é só aqui na entrada e saída da cidade, onde há postos de controlo da polícia. Basta passar por esses, você chega ao destino sem problemas. Por exemplo, de Ribaué à Lalaua, você não apanha um único polícia de trânsito”. São assimetrias que fazem com que o impacto da legislação não seja abrangente.

5.4.4. - Representatividade

A representatividade dos distintos actores sociais é muito reduzida quando se sabe que a colectividade, não pode ficar de fora sobre as decisões em termos de fixação de tarifas, da circulação, das infra-estruturas das rodovias tanto mais que são parte interessada nos resultados de tal negociação (Hung, 1998: 99).

Aliás, em Junho de 2012, a Confederação das Associações Económicas (CTA) propôs ao governo a criação de um órgão regulador no sector dos transportes para dinamizar a competitividade no mesmo, tendo submetido ao Ministério de tutela o conceito e as responsabilidades práticas deste órgão que não só dinamizaria a competitividade no sector dos transportes, como introduziria aspectos sobre as boas práticas internacionais. Defendia o sector privado que a actividade do transporte de passageiros, nos actuais moldes não

constituía uma actividade apetecível para novos operadores, assim como não era elegível sob ponto de vista de acesso ao crédito bancário comercial (Notícias, 12/06/12), uma vez que nem todos os segmentos estavam representados na tomada de decisões. Como referiu o operador Andonage Bernardo, ”o Governo toma as suas medidas quando quer e entende, sem consultar quem quer que seja”.

Note-se que, embora as políticas públicas representem o “Estado em acção”; sendo da sua responsabilidade, não podem ser reduzidas apenas a políticas estatais em virtude das mesmas “envolverem órgãos públicos e diferentes organismos e agentes da sociedade relacionados à política implementada” (Höfling, 2001: 31), com a participação de actores não-governamentais na sua formulação e que influenciam o desenvolvimento das mesmas (Rocha, 2010: 26; Souza, 2006: 36).

5.4.5. - Participação

A solução dos problemas do transporte colectivo exige uma intervenção integrada de cidadãos e instituições, cada um cumprindo a sua parte sem preconceitos e com sentido de pertença.

No entanto, a política e o regulamento sobre o transporte colectivo, não deixam nenhuma abertura as autoridades e operadores, sempre que tal se revele necessário, para que os regulamentos estejam em conformidade com a realidade local (USAID, 2008: 16), visto que em Moçambique, as províncias não tem domínio público porque todo o domínio público pertence ao Estado (Moreira, 1956: 17). Este aspecto foi referenciado pelo Director Adjunto da DPPF de Nampula ao referenciar que as províncias não tinham qualquer tipo de autonomia política e de aplicação dos recursos financeiros, sem um visto das autoridades a nível central.

Nota-se que entre as diversas instituições públicas intervenientes no sector, parece não existir qualquer tipo de coordenação de acções em prol do transporte colectivo, mesmo reconhecendo que a sociologia demonstra que todas as organizações tendem a desenvolver um funcionamento autónomo de acordo com os objectivos pelos quais foram inicialmente constituídos (Fraisse, Benetti e Gaulejac, 1987: 23). Os diferentes campos socioeconómicos seguem lógicas específicas, segundo os seus objectivos e seu lugar dentro do funcionamento da sociedade (Fraisse, Benetti e Gaulejac, 1987: 27).

Um exemplo claro é a falta de coordenação existente entre o planeamento urbanístico e o planeamento viário, já que normalmente ambos os processos são levados a cabo de forma separada, procedendo-se, em muitos casos, uma adaptação a posterior dos planos urbanísticos

as redes arteriais que são desenhadas (Castro, 1980: 199). Como explicou o Director da EMTPN, em relação a acessibilidade nos bairros periféricos da cidade de Nampula:

“por exemplo, tirando a via principal que permite o acesso ao bairro de Namicopo, que é o maior e mais populoso desta cidade, não é possível levar o transporte colectivo no seu interior. Há casas e palhotas por todo o lado; a viatura não circula. Ali não pode haver uma emergência porque nem uma ambulância, nem o carro dos bombeiros, conseguirá entrar”.

Sublinha-se assim, pela negativa, o facto de em Moçambique, não existir um corpo único responsável pelo desenvolvimento da política dos transportes, de planos e programação, e a própria legislação ser insuficientemente coordenada entre as várias instituições, desde o ministério e outros órgãos relevantes tanto a nível local como a nível nacional.

O governo central administra as licenças para os serviços inter-provinciais, os governos provinciais administram licenças para os serviços intra-provinciais e os governos municipais administram os transportes públicos urbanos. Esta divisão de responsabilidades cria problemas, visto que, por exemplo, não é possível coordenar um serviço inter-provincial com um serviço intra-provincial porque são definidos por autoridades diferentes (USAID, 2008: 10).

Se o governo central é responsável pela legislação nacional e pela regulamentação dos serviços, na prática, as autoridades locais exploram o transporte colectivo para a obtenção de rendimentos fiscais, sendo relegadas para um segundo plano as suas responsabilidades de planificação, legislação e aplicação da lei (USAID, 2008: 10).

Aliás, Barbieux (1998: 23), chama a atenção para o facto da transferência dos transportes urbanos para as colectividades locais poder originar problemas, visto que, i) os limites das competências entre o Estado e os municípios, nesta matéria, não são totalmente precisos o que pode conduzir a uma usurpação de competências; ii) um número elevado de ministérios e organizações a decidirem dentro do sector dos transportes urbanos pode implicar alguns problemas no que se refere a intervenção de cada um deles na regulamentação dos serviços, tutela sobre as sociedades públicas, problemas com aspectos da fiscalidade, compensações tarifárias, entre outros aspectos, sem a devida coordenação.

Neste sentido, independentemente do juízo que se tenha sobre a dimensão das políticas públicas afectas ao transporte colectivo, o principal reparo incide assim na sua gestão, e muito especificamente na reconhecida desarticulação dos vários organismos e serviços intervenientes (Silva, 1999: 65).

Como referem Rubim e Leitão (2013: 63), não faz sentido que a elaboração de políticas para melhorar a mobilidade no país, seja apenas pensada no âmbito do MTC,

enquanto outras instituições, tais como os ministérios das Obras Públicas, Planificação e Desenvolvimento, Finanças, Indústria e Comércio, da Energia, da Agricultura (no uso da terra), entre outros, tenham ou possam ter prioridades que possam contribuir para o agravamento do problema. Assim, sem uma mudança na forma de planificação, elaboração e implementação de políticas públicas, levadas a cabo de uma forma compartimental, sem a consideração de outras instituições que influem na questão, continuar-se-á despendendo tempo e recursos com iniciativas, logo a partida, viradas ao fracasso ou irrelevantes (Rubim e Leitão, 2013: 63).

Finalmente, a participação/pressão, por parte dos passageiros, tem sido mais no sentido da manutenção do custo das deslocações mantendo-se o mesmo nível de serviço. Geralmente, não se colocam questões relacionadas ou orientadas a um sistema de transporte colectivo *standard*, não se encontrando, os passageiros, em posição de oferecer *inputs* com vista a reestruturação do sistema ou processos. Por sua vez; os operadores também apresentam fortes resistências à possibilidade de introdução de reformas ou mudanças reais no sistema. Na maioria dos casos apenas aceitam mudanças identificadas e que vão ao encontro das suas perspectivas de negócio, nomeadamente: a manutenção dos subsídios que, em parte, são originados pela manutenção de uma competição destrutiva (operadores informais), para além da focalização em capturar o mercado dos operadores públicos/estatais – que no contexto actual é insustentável. Daí o forte *lobby* que é desenvolvido por aquele grupo para a manutenção do *status quo* (Shaw, 1998: 102). Alias, segundo a FEMATRO, o aumento dos custos de manutenção dos veículos não são tomados em consideração pelas autoridades governamentais.

5.4.6. - Democracia

Quanto à democracia, o contexto inconsistente, ligado aos objectivos nacionais no sector dos transportes, agrava as dificuldades da constituição de um país verdadeiramente democrático (Shaw, 1998: 101) nesta área, gerando um movimento distorcido e insustentável (Spence, 1998: 18).

Não há uma relação equilibrada entre os órgãos centrais e locais na problemática de abordagem do transporte colectivo, sendo que os últimos, quase na sua totalidade não apresentam capacidades na abordagem de questões e problemas complexos como é o caso dos transportes (Sander e Grall, 1998: 82), o que significa que a tomada de decisão, muitas vezes, não é democrática ou participativa.

Como defendem Garbrah-Aidoo e Osuji (1997: 27), infelizmente, muitos cidadãos de países africanos não têm o luxo ou privilégio de fazer ou propor políticas que afectam as suas vidas. Primeiro, porque eram colónias. Segundo, não vivem em democracias reais pois, tratando-se de democracia presume-se que a aceitação não deveria ser imposta mas sim aceite (Duchène, 1998: 54).

Note-se que ao nível do país, segundo o Director Adjunto da DPPF de Nampula, no que se refere a aquisição de autocarros, o sector das finanças, ao nível da província não tem autonomia para tal. Portanto, não há competência local para inscrever a aquisição de meios de transporte quer para o funcionamento das instituições públicas, quer para a empresa EMTPN ou apoio algum direccionado ao sector privado. Essa é atribuição exclusiva do MTC e, no caso de meios circulantes para o funcionamento das instituições públicas, da Direcção Nacional do Património. Assim, regra geral, os autocarros direccionadas ao transporte colectivo são adquiridos a nível central e posteriormente redistribuídos pelas cidades capitais províncias onde existem estas empresas. Segundo o mesmo Director, a opção por este modelo deve-se ao facto da compra de um significativo número de viaturas poder permitir um desconto significativo por parte dos fabricantes o que, eventualmente, não se observaria se fossem as províncias a adquirirem-nos de uma forma individual para além de ser o tesouro central e não o local, quem gere a dívida pública. De igual forma, segundo os seus deputados, a APN, não tem, por lei, a prerrogativa de influenciar o Governo provincial na redistribuição do orçamento provincial: “no entanto, observamos várias vezes, que os autocarros são adquiridos tomando em consideração apenas a sua possibilidade de circulação na cidade de Maputo, não tomando em consideração o resto do país”.

Aliás, aquando da introdução dos exames de condução teóricos pelo INATTER, a Associação das Escolas de Condução de Moçambique (AECOMO) afirmava que os seus membros não estavam preparados para instruir os seus alunos com vista a enfrentar, com sucesso, os mesmos. Face ao cenário, aquela associação pedia mais tempo para os seus membros pudessem perceber melhor o funcionamento do sistema e preparar devidamente os candidatos a condutores antes de os remeter ao exame. Defendia-se, Afonso Mabucuro, Secretário-Geral da AECOMO em entrevista ao Jornal Notícias (11/07/2014) que:

“a informação caiu-nos que nem uma bomba. A mudança requer investimentos avultados, pois cada escola deve ter no mínimo uma sala multimédia e nós ainda não avançamos nesse sentido; há investimentos que as escolas devem fazer como, por exemplo, o tipo de computadores a comprar de acordo com o software dos exames”.

A isto se agravava pelo facto de, segundo o Secretário-Geral da AECOMO, alguns dos candidatos a condutores não terem a mínima ideia do manuseamento de um computador.

Portanto, não se toma em consideração que as comunidades têm o direito de ser envolvidas na tomada de decisão, incluindo questões relativas aos custos, investimentos e impactos (Bullard e Johnson, 1997: 2).

Por exemplo, como sublinhou o Chefe de Planificação e Projectos da ANE, se a instituição responde apenas pelas estradas primárias e secundárias e principalmente pelos corredores, que são vitais para o país na geração de receitas, provenientes das taxas no trânsito de mercadorias dos países vizinhos e, tendo em conta que no país, são poucas as estradas classificadas assim como existem poucos municípios, no âmbito da descentralização, é necessário que as políticas sejam capazes de deixar as províncias a definirem as suas prioridades, na aplicação dos respectivos recursos não só na aquisição de autocarros mas também na construção e manutenção da rede viária, mesmo reconhecendo-se a necessidade de submeterem e justificarem as suas prioridades ao nível central para efeitos de eventuais rectificações.

5.5. - Outros constrangimentos na aplicação da legislação do transporte colectivo em Moçambique

A referência a estes constrangimentos deve-se ao facto dos problemas do sector dos transportes, dado a sua transversalidade, não se esgotarem apenas nas suas políticas, influenciando e sofrendo efeitos de outros sectores que intervêm nas actividades relacionadas com as deslocações.

Portanto, os problemas constatados não são o produto de uma acção particular mas sim o resultado de um conjunto de interacções. A medida de eficácia de uma acção é consequência destes efeitos indutivos sobre outros organismos ou sobre a estruturação das relações inter-institucionais ou sobre os comportamentos de certos actores sociais (Fraisse, Benetti e Gaulejac, 1987: 48). Um certo número de serviços públicos não intervêm directamente sobre um cliente em particular. A sua acção é levada a cabo por diferentes organismos que asseguram essa realização (Fraisse, Benetti e Gaulejac, 1987: 52).

Por outro lado, a lei não é uma força com existência autónoma e que as pessoas tenham de assumir simplesmente uma posição defensiva perante a mesma (AIM, 1967: 407). O sucesso da política do transporte colectivo depende de outras iniciativas do Governo, que

perpassam a própria lei: num país em que se tem “obra sem plano e plano sem obra”, seria ingenuidade acreditar que a política *per se* “seja capaz de mudar a realidade catastrófica da mobilidade”. De facto, não pode (Rubim e Leitão, 2013: 60).

Aliás, num ambiente no qual se procura o desenvolvimento, a busca de competitividade não está restrita apenas ao domínio das empresas e empreendimentos, mas depende de um conjunto de outros factores económicos e não, entre os quais a situação macro-económica e institucional do país, infra-estruturas, educação adequada, entre outros requisitos capazes de gerar externalidades positivas sobre todo o sistema produtivo. São estes factores, que podem moldar e alterar o ambiente económico, ao longo do tempo, e influenciar o poder competitivo das empresas, tornando-se indispensável a visualização de estratégias que possam induzir a uma maior integração, tanto inter-sectorial como provincial/nacional, da estrutura produtiva, fundamentada nos ganhos de competitividade daí decorrentes.

Barbieux (1998: 21), refere que a espiral de degradação dos transportes colectivos nos países do sul, é derivada de aspectos como: i) o crescimento acelerado da urbanização das cidades e do meio ambiente urbano; ii) as dificuldades das empresas públicas/nacionais e municipais dessas cidades; iii) as dificuldades de adaptação, mas também a fragilidade dos pequenos operadores privados dos transportes colectivos; iv) os problemas do quadro institucional.

Neste sentido, seguidamente, são enumerados os constrangimentos mais salientes no desenvolvimento do sector do transporte colectivo em Moçambique.

5.5.1. - Operadores informais

Para os entrevistados, das instituições públicas, assim como os operadores públicos e privados formais, a existência de operadores informais ou ilegais, é apontada como um factor que cria um profundo constrangimento no desenvolvimento do sector do transporte colectivo ao criar dificuldades de sobrevivência dos operadores formais, embora tenham também reconhecido que os informais estão a ocupar um espaço não aproveitado pelos formais devido a insuficiência dos serviços. Como fez referência o Director Adjunto da DPPF em Nampula:

no contexto actual não há como viver sem este pesadelo. São os primeiros a chegar nas paragens. Madrugam, desafiam a noite e as péssimas estradas. Não têm horário, paragens – é só andar. Os informais são muito importantes. Revitalizaram a actividade comercial em muitas regiões do país que jamais seriam alcançadas apenas com a acção dos operadores formais.

Daí que, embora os operadores informais sejam identificados como um constrangimento na sua generalidade, todos os representantes das instituições públicas entrevistados, incluindo os deputados provinciais, reconheceram que no contexto actual, seria contra-procedente retirá-los do mercado.

Os deputados da APN fizeram a questão de recordar que até no início da década de 1990, não havia transporte colectivo ao nível da província de Nampula desde que a ROMON foi a falência, devido, principalmente, a guerra civil. Chamaram a atenção que mesmo no presente contexto, com os ilegais inclusos, em muitas regiões da província, o transporte é raro e ainda não é abrangente. Observaram que ao nível da província, os grandes transportadores rodoviários ali sediados, não apostavam no transporte colectivo mas sim de carga daí que, principalmente nas distâncias longas as pessoas viajam mais em camiões, aspecto também condicionado pelo péssimo estado das rodovias que na sua maioria são terraplanadas, não permitindo uma circulação segura dos *mini-buses* e autocarros que preferem circular apenas nas estradas pavimentadas.

Assim, uma das saídas apontadas pelas diferentes entidades entrevistadas, como adiante se observa, foi o incentivo quer dos operadores formais, como dos informais na constituição de cooperativas ou associações de operadores de transporte colectivo e a concessão de rotas, o que poderá facilitar não só a legalização mas também a fiscalização da actividade visto que os seus membros estarão identificados. Por outro lado, segundo o Vereador do Pelouro de Transportes e Trânsito do município de Maputo, esta constituiria uma oportunidade para os diferentes operadores associados pressionarem de forma a conseguirem mudanças concretas por parte do Estado na concretização daquilo que são os seus objectivos.

5.5.2. - Formação de condutores

Em Moçambique, a aplicação dos padrões de condução é considerada como sendo altamente ineficaz (USAID, 2008: 6). O país conta com 88 escolas de condução distribuídas pelas 11 províncias administrativas, pelo que, anualmente, milhares de condutores são habilitados a conduzir.

Por exemplo, apenas no ano de 2010, nas cinco escolas de condução de que a província de Nampula dispõe, foram formados 5.902 novos condutores (Governo da Província de Nampula, 2011: 45).

O Decreto 11/2009 (14) sublinha que “os automóveis de transporte escolar, táxi, colectivo e semi-colectivo de passageiros devem circular em serviço, guiados por condutores profissionais titulares de carta de condução de serviços públicos”.

Assim, um aspecto apontado e relacionado com o sector, particularmente com a problemática da circulação e sinistralidade rodoviária, tem a ver com a formação dos condutores, uma vez que os operadores, principalmente os ilegais, tendem a ser pessoas sem nenhuma qualificação ou com poucas qualificações e, por causa disso, a observância dos dispositivos legais por parte daqueles é mínima, não se cumprindo com as mais elementares regras de trânsito. Como referiram os deputados da APN de Nampula, é normalíssimo encontrar condutores, principalmente dos “*chapas*” que não sabem ler nem escrever: “como é que eles, nessas condições, conseguem ter sucesso nos exames teóricos? Significa que algo está mal”. Hoyos (1968: 86), realça para além da importância da inteligência na condução, o factor intelectual na psicologia da circulação.

A observância deste constrangimento deve-se ao facto de, por exemplo, a experiência e o comportamento dos motoristas, ter efeitos ou consequências sobre os aspectos relativos a segurança das pessoas e dos automóveis (Hoyos, 1968: 7), nomeadamente, os anos de condução e quilómetros percorridos; a importância da idade na condução de veículos, entre outros aspectos, com efeito nos problemas de circulação e dos acidentes (Hoyos, 1968: 158).

Tal como observa Hoyos (1968: 9 e 70-71), a personalidade joga um papel determinante no comportamento do homem dentro da circulação; por isso, deve haver uma formação de condutores profissionais com uma certa exigência, dentro de determinados parâmetros, devido ao facto de haver uma relação de dependência funcional entre o comportamento dentro da circulação e certas condições inerentes ao condutor¹³⁰ (Hoyos, 1968: 9).

Aliás, segundo Hoyos (1968: 17), embora possa se observar uma dificuldade em vincular a totalidade dos acidentes aos factores abaixo indicados, uma vez que pode se observar uma complexidade de circunstâncias, as causas mais frequentes de acidentes são: (i) Estado de espírito; (ii) Problemas de saúde; (iii) Problemas das vias e infra-estruturas; (iv) Prática insuficiente de condução; (v) Cansaço; (vi) Manutenção deficiente do veículo; (vii) Conhecimento insuficiente do curso da rota ou estrada; (viii) Fraco conhecimento das leis de

¹³⁰ Esta é uma das conclusões da psicologia da circulação pelo que as vezes deve-se trabalhar conjuntamente com a colaboração de outras ciências, como é o caso da medicina, sociologia e pedagogia, aspecto que não exclui uma certa independência da psicologia da circulação, ligada a psicologia dos transportes que, por sua vez está ligada a psicologia aplicada. Uma aplicação da psicologia geral, da psicologia evolutiva aos problemas particulares (Hoyos, 1968: 9).

condução; (ix) Reacção fora do tempo – ou má reacção; e (x) Desejo de se fazer valer – sobressair.

Em termos de perfil, grande parte dos motoristas são jovens e sem formação profissional (20 – 35 anos ou menos), o que os coloca sempre numa expectativa no que se refere a manutenção do emprego. Aliás, grande parte dos motoristas do sector privado e informal, não está habilitada com cartas de condução de serviço público.

Ligado a este aspecto, é o facto de se constatar que as escolas de condução e as instituições de tutela, não prestam serviços credíveis.

Aliás, em Maio de 2011, duas escolas de condução, nomeadamente a *Índico* e a *Namuli*, foram provisoriamente encerradas por funcionarem a margem das normas. De entre outras falhas, não dispunham de equipamento de projecção, quadros ilustrativos de sinais de trânsito, sala de aulas técnicas, entre outras exigências, para além dos seus instrutores utilizarem sinais de trânsito antes revogados pelo decreto 11/2009, induzindo em erro os instruendos, para além do facto de permitirem que aqueles realizassem os exames sem que tivessem cumprido com o mínimo de aulas teóricas e práticas determinadas¹³¹ (Notícias, 10/05/11); situação que poderia ser constatada na maioria das escolas no país.

Por outro lado, ciclicamente, funcionários do INATER estão envolvidos na emissão falsificada de cartas de condução (Notícias, 21/06/14). Em 2011, uma auditoria interna do INATTER, implicou 76 funcionários (Notícias, 13/05/11).

Evidentemente que estas instituições ao permitirem tais situações, concorrem para uma fraca qualidade de condutores e, conseqüentemente, para o aumento do nível de insegurança rodoviária com efeitos na qualidade dos serviços oferecidos, particularmente no transporte colectivo.

É neste sentido que, o número de escolas de condução no país, também é apontado como estando por detrás dos crescentes atropelos a aplicação da legislação e da insegurança rodoviária, uma vez que não garantem uma eficácia no processo de formação de condutores.

É convicção do Director do Departamento de Transporte Comunicação e Transito no CMCN que, no dia em que naquela região for exigida aos condutores a carta de condução de serviço público, o transporte colectivo ficará paralisado uma vez que parte significativa dos motoristas conduz “*chapas*” apenas com carta de veículos ligeiros e pesados, o que é proibido por lei.

¹³¹ A *Namuli*, na altura, foi acusada de funcionar apenas com duas viaturas de instrução contra o mínimo de três exigidas pela lei para estabelecimentos de género situados nas cidades.

5.5.3. - Fixação administrativa de preços

A referência a este constrangimento deve-se ao facto da actividade de transporte ser economicamente possível se dá lugar a um lucro (Carmo, 1965: 35).

Aliás, se os custos de transporte podem desencorajar o comércio (Krugman e Obstfeld, 1994: 27), o mesmo se pode observar no que se refere ao serviço de transporte colectivo.

A determinação de um preço apropriado é um componente essencial da reestruturação espacial e constitui uma parte integrante da política de transportes, apesar de necessitar de uma base rigorosa, clara e explícita para a sua fixação, não apenas pelas considerações económicas mas, também pela necessidade de justiça social. Este é um elemento essencial de um programa de desenvolvimento global, embora se tenha a consciência de que a tarifa nos transportes colectivos não representa necessariamente o seu custo operacional e este não deve recair apenas no seu utente final (Matos, 2011: 42).

Aliás, geralmente, na comercialização dos transportes, os estados contabilizam os custos, isto é, aquilo que a comercialização consegue trazer em termos de receita, mais os custos que são susceptíveis de ordem social e pública - por isso os estados prefer(iam)em manter o controlo sobre as actividades; para além do facto dos custos praticados terem outras funções, nomeadamente, sociais, políticas e estratégicas (Banister e Button, 1991: 1).

Voigt (1964: 353) defende que apenas países altamente industrializados podem permitir mais facilmente a vigência exclusiva de princípios económicos mercantis em matéria de economia de transporte pois, naqueles, diferentemente de contextos subdesenvolvidos, este processo, é acompanhado e, até certo ponto depende do crescimento ou aumento do número de operadores.

Sabe-se que num contexto de competitividade monopolística a definição dos preços, pode ser afectada pelo tamanho do mercado. Em mercados maiores ou extensos, mesmo oferecendo os serviços a preços relativamente baixos, a existência de um maior número de clientes/passageiros, pode compensar a fixação de preços baixos (Krugman e Obstfeld, 1994: 125).

Num mercado competitivo perfeito, os vendedores dos serviços acreditam que o preço de venda é o mais adequado no momento em que os mesmos, não podem influenciar o preço que recebem pelos seus serviços, mas sim a procura com que os mesmos se confrontam (Krugman e Obstfeld, 1994:27).

Em Moçambique, a tarifa única ainda é vista como a única possibilidade para manter o equilíbrio económico-financeiro dos operadores, quando em diferentes países os serviços

colectivos experimentam diferentes formas de tarifação (através de licitações nas concessões, dos subsídios, da integração tarifária – desconto ou gratuito nas ligações quando sob mesma empresa, bilhete mensal ou semanal, entre outros aspectos) (Matos, 2011: 26).

Embora haja uma dificuldade em fazer alusão a números entre os custos operacionais e os ganhos com a actividade, uma vez que os operadores e condutores não facultam dados exactos sobre os mesmos, por razões já referidas, sem nenhum conhecimento dos custos, o Estado é quem fixa o preço dos percursos o que tem como consequência a incapacidade dos diferentes operadores no desenvolvimento das actividades, nomeadamente, na manutenção e reposição das viaturas (USAID, 2008: 6).

Assim, este factor é apontado como estando a condicionar de forma negativa a comercialização dos serviços. A fixação dos preços na área dos transportes colectivos, impede o sector de auto-produzir, assim como observar as suas limitações e potencialidades.

Consequentemente, o sistema de transporte colectivo em Moçambique, encontra-se sem capacidade para gerar recursos necessários para a sua modernização, dependendo do suporte estatal para a manutenção das operações, sofrendo assim, as consequências dos constrangimentos existentes no OGE e, por outro lado, aumentando os défices governamentais; embora, no caso das transportadoras públicas, também contribua para o contexto: i) a manutenção de uma grande massa laboral que se encontrava numa situação de improdutividade decorrente da inoperacionalidade de maior parte das viaturas, provocando dificuldades na arrecadação de receitas necessárias para a recuperação e manutenção das empresas; ii) a existência de vias intransitáveis ou passíveis de provocar danos nas viaturas pelo seu estado de conservação; iii) a falta de peças e sobressalentes no mercado local; iv) a exploração dos serviços com número insuficiente de viaturas (Matos, 2011: 17 e USID, 2008: 23).

Aliás, Castro (1980: 96), faz referência ao facto das empresas de transporte colectivo públicas, constituírem um dos maiores consumidores dos recursos do Estado, e que têm cumprido um papel importante no aprofundamento da crise económico-financeira dos municípios, contexto que impede o seu desenvolvimento e, consequentemente, na melhoria da qualidade de vida das populações (AISA, 1999: 52). Para os operadores, este é um contexto financeiramente insustentável.

Observa-se assim, um permanente *déficit* devido, em parte, à prática de uma política tarifária que não corresponde aos gastos das empresas, na medida em que regista volumes significativos de tráfego que não tem correspondência nas receitas, como resultado de ter de servir objectivos eminentemente político-sociais, em que os critérios sociais têm prevalecido

sobre os empresariais. Apesar da sua constante ocupação a sua produtividade é pobre (Sint-Laurent, 1998: 46). É por esta razão que Castro (1980: 36) faz referência ao facto de, em muitos países, o transporte colectivo urbano se encontrar a cargo do Estado, sendo explorado mediante uma empresa pública que gere o serviço normalmente com a ajuda de fortes subvenções estatais ou municipais. Aliás, Barbieux (1998: 21), refere que os sistemas de transporte urbanos nas grandes cidades da ASS, com forte expansão urbana e demográfica, conhecem uma crise estrutural. Recorda o autor (1998: 22), que nesta região, muitas empresas públicas de transporte colectivo nas áreas urbanas desapareceram (*Sotravil*, em Libreville; *Sotraz*, em Kinshasa, *Sotuc*, nos Camarões, *Sogetraz* em Conacri, entre outras), devido a factores, entre outros, como a fixação de preços.

Em Março de 2011, os operadores privados em Moçambique, advogavam que o preço do transporte devia ser fixado nos 18,00MT por viagem, contra os 5,00MT cobrados no perímetro urbano, com vista a obterem lucros e cobrirem as despesas das operações (fixas e variáveis), que se apresentavam bastante inflacionadas (O País, 2/03/11).

Segundo a FEMATRO, a tarifa praticada, não tinha correspondência com o custo da manutenção dos veículos pois, quase que tinha duplicado entre 2007-2011, sufocando as despesas que, viam inalterada a tarifa por passageiro por mais de três anos.

Quadro 78. - Variação das tarifas de transportes semi-colectivo de passageiro (em meticaís)

Ano	Tarifa*
2007	5 e 7,5
2011	5 e 7,5
Variação do preço do gasóleo (em meticaís)	
Ano	Preço do gasóleo
2007	27,5
2011	5 e 7,5

Fonte: FEMATRO, 02-03-2011

Portanto, o aumento das tarifas não acompanhou os custos operacionais, em particular o do combustível. Em 2002, o preço do combustível era de 8,50MT/ litro e a tarifa aplicada era de 5,00MT por percurso no perímetro urbano. Em 2005, o combustível aumentou para 27,50MT/litro, mas a tarifa continuou a mesma; 35,25MT/litro em 2008, tendo a tarifa de curta distância continuado a ser de 5,00MT embora o preço do combustível tenha quadruplicado a partir de 2002 (FEMATRO, 2011).

Segundo a FEMATRO, os operadores despendiam em 2007, em média, 8.950,00MT com a manutenção de um autocarro, contra os 16.880,00MT em 2011.

Para além deste aspecto, advogava a FEMATRO que o custo de licenciamento e de seguro de autocarros entre 2007-2011, tinha aumentado em mais de 100%, tendo o licenciamento passado dos 1.500 para 4.500 meticais; enquanto o seguro dos transportes de 15 lugares, tinha passado dos 5.000 para 10.000 meticais (FEMATRO, 2011).

Aliás em Junho de 2012, em resposta ao Fundo de Desenvolvimento dos Transportes e Comunicações (FTC), na sua pretensão em recolher 50 autocarros alocados ao sector privado, a título de crédito, a FEMATRO defendeu que uma das causas para o não cumprimento das obrigações por parte dos mutuários era a questão da tarifa praticada que não compensava, por exemplo, o custo de manutenção das viaturas (Notícias, 11/06/12). Está, também é a convicção do Vereador do Pelouro dos Transportes no Município de Maputo:

onde já se viu uma situação destas? Então se tivermos em conta que maior fatia do mercado está com o sector privado, isto é asfixiante. Ninguém consegue sobreviver nestas condições. Infelizmente, apesar de gestor no Governo local, sou levado a acreditar que não há uma mão enérgica para por fim os informais porque, mais uma vez, o Governo reconhece que as políticas inerentes ao transporte colectivo não são exequíveis; senão teria tomado medidas, regulando as actividades sem asfixia-las.

Como questionou Ernesto Humberto Xavier Estêvão: “como aproximarmo-nos aos bancos com este tipo de tarifas em que não decidimos nada sobre a nossa actividade? Isso é uma verdadeira morte neste negócio”.

Note-se que, devido à fixação administrativa dos preços de transporte colectivo, desde Fevereiro de 2008, foi oferecido aos operadores formais nas cidades de Maputo e Beira, um desconto parcial nos impostos sobre os combustíveis como forma de evitar que os operadores agravem as tarifas praticadas (USAID, 2008: 18-19). Os operadores passaram a ter direito a um desconto de 4,35MT/litro sobre o preço normal de 35,25MT/litro, com um limite diário de 40 litros para os veículos com capacidade até 25 passageiros e 60 litros para os de maior dimensão (Notícias, 10/05/11), facto que concorre para que anualmente, o governo despenda milhões de dólares na subsídio das gasolinas¹³² (O País, 19/08/09). Segundo dados, no ano de 2008, a não cobrança de impostos pela venda de combustíveis privou o Estado em mais de \$ 100 milhões¹³³.

¹³² De acordo com dados fornecidos pelo Vice-Ministro de Energia de Moçambique no ano de 2009, o Governo de Moçambique, compensou as gasolinas no país em cerca de \$ 34 milhões para que as mesmas não aumentassem o preço dos combustíveis: “as taxas propostas pelas gasolinas punham em causa o funcionamento dos sectores económico e social. Para salvaguardar o bom funcionamento da economia o Governo decidiu subsidiar”. As gasolinas argumentavam que no ano 2009, o Governo deveria ter reajustado por sete vezes o preço dos combustíveis face o aumento do seu custo que se foi observando no mercado internacional (O País, 19/08/09).

¹³³ Aiúba Cuereneia, Ministro da Planificação e Desenvolvimento de Moçambique, em entrevista ao Jornal Notícias, 29/12/2008.

Aliás, uma das causas que contribuiu para as violentas manifestações populares em Fevereiro de 2008 e Setembro de 2010, foi o aumento do preço do transporte colectivo, devido ao facto das tarifas terem sido mantidas ao mesmo nível desde 2002, enquanto os custos operacionais foram subindo. Assim, com a inevitabilidade do seu aumento, o mesmo constituiu um choque para as economias das famílias. Eventualmente, se a gestão das tarifas não tivesse sido feita de uma forma administrativa, o aumento não teria constituído um choque para as populações (USAID, 2008: 3).

Aliás, para a municipalização destes serviços é, em parte, consequência da falta de rentabilidade do sector, entanto que unidades autónomas, e é com o fim de garantir a continuidade dos mesmos através das receitas municipais, perante o papel chave que desempenha o transporte colectivo, nomeadamente, a deslocação da força de trabalho, dentro do funcionamento de uma aglomeração urbana (Castro, 1980: 270).

Assim, esta fixação não só penaliza os operadores de transporte colectivo como também os utentes. Por exemplo, a deliberação da assembleia do município de Maputo que fixava os 7,00MT para as viaturas de 15 lugares num percurso inferior a 10 km e 9,00MT para viaturas com capacidade superior a 25 lugares em distâncias superiores a 10 km, eliminando as tarifas intermédias, prejudicava os passageiros que numa situação de urgência e apanhando viaturas de grande dimensão, estavam sujeitas a desembolsar nove meticais (Notícias, 17/10/12).

Entende-se que a razão desta política é tanto o interesse de manter um custo de transporte baixo, principalmente, nas grandes cidades para não elevar o custo de reprodução da força de trabalho (o que é do interesse do patronato no seu todo), já que o preço do transporte é muito sentido pela maioria da força trabalhadora, produzindo-se ao mesmo tempo, manifestações quando o preço deste serviço é elevado (Castro, 1980: 85). A observação do operador Luís Alberto Cumaio consubstancia este aspecto: “posso transportar 50 pessoas na minha carrinha, ninguém reclama mas, sempre que se mexe no preço é uma confusão que ninguém consegue trabalhar”.

Fica claro assim, que uma das grandes deficiências do transporte colectivo em Moçambique, “é investir na produção e reprodução da força de trabalho com qualidade” (Silveira e Cocco, 2013: 43).

Assim, o congelamento de tarifas não só cria uma situação de ausência de rentabilidade, como também põe em causa a exploração dos serviços.

Quer parecer que este constitui um problema da política de preços de transporte em Moçambique. As evidências demonstram que os mesmos não são flexíveis, situação que

também concorre para os baixos salários praticados no sector, particularmente no rodoviário (INE, 2007: 15).

Neste sentido, o actual sistema de fixação administrativa dos preços é insustentável, e que continuará a deteriorar quer a capacidade, quer a segurança e qualidade do serviço visto que os rendimentos são inadequados para a manutenção e reposição das viaturas ou para alargar a capacidade necessária com o incremento de factores demográficos (Castro, 1980: 187), forçando a intervenção do Estado.

Segundo o Director da EMTPN, dada a insustentabilidade dos preços praticados principalmente no transporte colectivo urbano, por exemplo, desde Fevereiro de 2011, os dois autocarros da empresa já não operavam nas rotas internas da cidade (Quadro 66), tendo passado a dedicar-se à exploração de rotas inter-districtais, embora a sua função seja o transporte urbano ao nível da cidade de Nampula, situação que concorria para que ao nível desta urbe e arredores, circulassem apenas viaturas dos operadores privados.

De acordo com o Director da EMTPN, os dois autocarros em circulação, produziam diariamente uma média de 14 mil meticais que deviam suportar o pagamento de salários de 33 trabalhadores, para além dos custos fixos e variáveis.

Quadro 79. – Estrutura de custos da EMTPN/Março 2011

Custos de manutenção, comunicações, água, electricidade, combustíveis	484.483,00MT
Salários:	
- efectivos	186.118,00MT
- avançados	11.466,00MT
Receita diária	14.000,00MT
Pagamento de obrigações fiscais, contribuições sindicais entre outras	
Unidades em circulação	2

Fonte: EMTPN/Março de 2011

Aliás, também a EMTPM, como forma de rentabilizar as suas operações, desde Agosto de 2006, passou a efectuar carreiras regulares fora do perímetro da cidade de Maputo, ligando esta, as sedes dos distritos de Boane e Marracuene; rotas que antes eram garantidas somente pelos “*Chapas*”, com custos considerados altos pelos utentes (Notícias, 15/08/06).

No global, o equilíbrio financeiro dos operadores, principalmente os privados, provém da utilização de uma parca estrutura de veículos, não renovados, efectuando remunerações abaixo do previsto pela lei, assim como o não pagamento das responsabilidades sociais e fiscais – o que conduz a um serviço de transporte que se pode considerar de medíocre (Barbieux, 1998: 22). Por esse motivo, o operador Ernesto Martinho Lai Chitumba questionava nos seguintes termos: “como querem que respeitemos com todas as obrigações

fiscais e sociais com estas tarifas? Como é que a lei exige emissão de bilhetes? É impossível fazê-lo nestas circunstâncias”. Os custos acrescidos as receitas reduzidas e a capacidade reduzida gera resultados desastrosos.

Esta, também foi identificada como uma das razões para o encurtamento de rotas por parte de alguns operadores. Os condutores e cobradores conseguem cobrar tarifas que não são as aprovadas, circulando em distâncias reduzidas em vez da rota completa.

Aliás, eventualmente, este poderá ser um dos motivos que concorre(u) para que muitos operadores privados, particularmente nas principais cidades, tenham optado por investir mais no transporte escolar e no táxi, num negócio que se mostra cada vez mais rentável e concorrido.

Para além da questão preço, aponta-se também como uma das causas para esta reorientação o quase permanente congestionamento rodoviário. Devido a inexistência de um sistema de transporte colectivo regular e seguro, muitos alunos chegam aos recintos escolares atrasados e cansados de tanto guerrear com outros passageiros para acederem ao transporte, no qual seguem até aos seus destinos em pé, em carrinhas superlotadas e susceptíveis de sofrer lesões e roubos. Assim, para contornar estes e outros percalços, muitos encarregados de educação, assim como direcções de escolas, contactam transportadores privados que passam a transportar alunos, o que constitui uma vantagem para os passageiros (alunos) pois todos seguem sentados e em lugares cativos.

Assim, parte dos operadores abdicaram a actividade do transporte colectivo para se dedicarem ao escolar, por se tratar dum negócio mais seguro, e envolver elevadas somas de dinheiro. Nesta actividade, os preços cobrados variam em função das distâncias. Para cerca de 2 km os transportadores cobram um mínimo de 600,00MT e para distâncias mais longas os valores podem chegar aos 2.000,00MT/mês por cada aluno¹³⁴. Mas também há casos em que os valores cobrados são estipulados em função da origem dos alunos e da escola que frequentam; observando-se que, os alunos que frequentam as escolas das zonas nobres, pagam um mínimo de 1.200,00MT (Domingo, 13/03/11).

Fazendo cálculos, observa-se que um “*mini-bus*” com 28 lugares, a cobrar 800,00MT/aluno, consegue arrecadar cerca de 22.400,00MT/mês e, se consegue contratos para transportar alunos nos turnos matinal e vespertino (o que é comum), a cifra pode atingir os 44.800,00MT. Assim, muitos operadores consideram esta actividade como aliciante e despida de complicações comum que caracterizam os “*chapas*” pois, não é necessária a

¹³⁴ Valores estes que são negociáveis quando a família tem dois ou mais alunos a seguirem na mesma viatura.

presença e o pagamento de um cobrador para além de não ser necessário enfrentar a grande confusão nas diferentes paragens/estações. Por outro lado, o pagamento é feito mensalmente, normalmente, via banco, pelo que não há espaço para discussões em torno de eventuais trocos, entre outros aspectos, sendo apenas exigida a pontualidade quer nos pagamentos, quer na hora da recolha dos alunos (Domingo, 13/03/11).

No entanto, esta é uma situação que, por outro lado, origina a escassez do transporte colectivo normal pois muitos ou quase a totalidade das viaturas envolvidas neste serviço são retiradas do circuito dos transportes colectivos.

Assim, devido a fixação administrativa da tarifa, o comércio de transporte colectivo em Moçambique, apresenta-se como uma actividade com elevados riscos, e que remunera muito mal o capital investido. O custo da actividade contribui assim para a redução do tamanho do mercado o que condiciona a criação de um sector produtivo competitivo.

A empresa apresenta-se como algo improdutivo, incapaz de produzir suficientemente que possa permitir o retorno do seu financiamento ou de modificar a situação prevalecente (Cabanes, 1996). Aliás, para que o país tenha uma tarifa única, funcional e por todos aceite, seria necessário também observar-se uma uniformidade no preço dos combustíveis, as telecomunicações, electricidade, portagens (em algumas e poucas estradas), entre outros aspectos.

No contexto actual, segundo o ponto de vista do Vereador do pelouro de Transportes e Trânsito de Maputo, pode-se afirmar que não há transportador com grande margem ou lucro significativo, o que se reflecte no seu desenvolvimento e na sua qualidade. Aliás, a maioria dos operadores não tem proveitos que os permitam ter as viaturas seguradas, isto em danos próprios. Seguram-nas no limite obrigatório de responsabilidade civil, com capitais limitados, que muitas vezes não pagam os prejuízos causados a terceiros (Figueiredo e Figueiredo, 1996). Aliás, segundo o Director do Departamento de Transporte, Comunicação e Trânsito no Município de Nampula: “a maioria dos operadores, por se tratarem de informais, não trabalham com as seguradoras. É por conta e riscos próprios”.

A política tarifária está assim desajustada do custo real do transporte. Mesmo alimentada por uma procura excessiva, a política conduz a prejuízos.

Para a inversão deste contexto, de acordo com o DNTL-MTC é necessário que o governo utilize, de forma construtiva, os mecanismos de intervenção, nomeadamente no uso de instrumentos de regulação e de subsidiação, de uma forma correcta na área dos transportes, porque, a utilização destes mecanismos muitas vezes mostrava-se contra-produtiva.

Aliás, o transporte pode converter-se em vítima do seu próprio êxito se não se desenvolve de uma forma sustentável, como parece estar a acontecer. A estruturação e funcionamento pode ver-se ameaçada por um desenvolvimento anárquico. Por outro lado, os subsídios deixam os operadores numa situação relativamente cómoda (Silveira e Cocco, 2013). Isto é, este tipo de assistência traz consigo o risco de não incentivar as empresas a serem eficientes pois, a falta de controlo dos custos não acarreta qualquer penalização, uma vez que o prejuízo será compensado. Dá sim, a alguns operadores uma vantagem injusta em relação aos que minimizam os custos através da eficiência (USAID, 2008: 30).

Aliás, o DNLT-MTC observou que ao nível da região da África Austral, as tarifas cobradas em Moçambique situam-se abaixo, por exemplo, quando comparadas com as aplicadas na RAS que cobra o equivalente a 20,00MT no mesmo percurso que é Moçambique é pago por 7,00MT.

A viabilidade de um sistema de transportes adequado e sustentável está directamente ligada ao seu sistema de financiamento que passa, em geral, por criar um sistema gerador de receitas suficientes para superar as despesas (Matos, 2011: 26).

Aliás, o Vereador do pelouro de Transportes e Trânsito no município de Maputo, reconheceu que o Governo gasta recursos de uma forma dispersa cujos valores seriam suficientes para estruturar um sistema de transporte colectivo eficiente. Fez notar que desde 2010, o Governo gasta cerca de 4 mil milhões de meticais o ano para os subsídios as gasolineras e operadores e era o mesmo Estado que adquiria os autocarros convencionais, quer para o sector público quer para o sector privado, e voltava a financiar o seu funcionamento, despesa esta que não é sustentável devido a falta de aplicação de uma tarifa real.

Como sublinhou o DNLT, é necessário ter em atenção que o modelo de subsidiação as gasolineras, com o congelamento dos preços dos combustíveis, não beneficia apenas aos operadores de transporte colectivo mas sim a todos proprietários de viaturas. Referiu-a como uma medida paliativa em relação ao sector porque mantendo-se a situação não se observará investimento de vulto visto que não há garantias de retorno do mesmo.

A política deve garantir que os rendimentos de desenvolvimento da actividade sejam suficientes para cobrir totalmente os custos e para manterem a frota em bom estado de circulação, para além de um excedente suficiente que encoraje o investimento na indústria, não apenas para manter os serviços, mas também para financiar a expansão resultante do aumento da procura (Silveira e Cocco, 2013: 44; USAID, 2008: 27).

Em resumo, o actual sistema de exploração do transporte colectivo em Moçambique é insustentável, o que significa que mesmo não deixando de funcionar, continuará a ver deterioradas a sua capacidade de segurança e qualidade, enquanto vai conhecendo o aumento, de uma forma constante dos seus custos em termos reais (USAID, 2008: 27).

Mesmo tendo em conta os subsídios, pode-se dizer que os mesmos não são adequados quer para o sector privado, quer para as empresas públicas; os custos gerais são demasiado elevados, pelo que, principalmente as públicas, apenas podem continuar a funcionar com o subsídio do governo (USAID, 2008: 27).

Deve assim, ser adoptada uma política tarifária que permita melhorar a competitividade no sector mediante o seu crescimento sustentável em termos económicos, sociais, territoriais e ambientais.

Assim, a melhoria, modernização e expansão adequados do sistema de transporte colectivo depende do reconhecimento do acima exposto o que exige abarcar diferentes opções de financiamento viáveis (Matos, 2011: 42).

É importante assim, que as autoridades governamentais reflectam, do seu evidente abandono do sector de transporte colectivo, sobre as implicações políticas em termos de gestão económica, política e administrativa, e da unidade nacional com a ausência do mesmo em algumas regiões pois, a tendência do privado não será a de manter em funcionamento rotas pouco competitivas ou deficitárias. Aliás, nenhuma empresa privada está disposta a despende recursos, e nem faz e nem pode continuar a oferecer serviços de transporte colectivo abaixo do custo (Voight, 1960).

É necessário ter em conta que transporte de qualidade custa caro e exige a aplicação de elevados recursos (Matos, 2011: 42). Alias, sendo os transportes um potente instrumento de desenvolvimento, pode e deve constar de uma forma activa numa estratégia de desenvolvimento sustentável, o que exige uma garantia da sustentabilidade dos recursos dos quais o sistema depende.

Como referem Silveira e Cocco (2013: 44), uma tarifa justa é crucial para que o transporte colectivo leve a cabo a sua missão numa sociedade tão desigual (como a de Moçambique), necessitando-se aí de uma grande capacidade de gestão por parte das autoridades visto que se o reajustamento da mesma se efectua acima da inflação, penaliza a população de baixa renda; abaixo da mesma prejudica os operadores. Portanto, é a ineficiência do sistema que origina ou resulta em necessidades de elevados níveis de subsídios por parte do Estado (Allport, 1998: 39).

5.5.4. – Infra-estruturas rodoviárias

A referência à questão das infra-estruturas rodoviárias, deve-se ao facto de uma boa circulação rodoviária, exigir o que são consideradas condições óptimas para a condução e para a organização da circulação (Hoyos, 1968).

A mobilidade é facilitada com o incremento e melhoria da rede viária (Barros, 2002). Isto é, o escoamento do tráfego depende, em certa medida, do melhoramento do serviço que se efectua na infra-estrutura rodoviária pois o seu mau estado pode contribuir para a falência do sector de transporte rodoviário (Matos, 2011). Portanto, o estado e a capacidade das vias determinam a qualidade e a possibilidade de circulação de automóveis.

Como referem Abrahamsson e Nilsson (1998), uma rede de rodovias ruim não só aumenta o desgaste das viaturas, como aumenta os custos e os tempos de transporte. Com péssimas estradas, podendo se conseguir um certo nível de crescimento, o seu uso limita a quilometragem ou longevidade dos veículos em relação a prevista, para além do elevado consumo de combustíveis.

Assim, a infra-estrutura joga um papel importante nas operações de transportes (Bernardo, 1986: 14) e constitui o factor crítico de sucesso para vantagens competitivas e internacionalização das economias (Nijkamp e Blass, 1994): Como refere Chilundo (1990: 83), "sem estradas não é possível rentabilizar o transporte rodoviário".

Neste sentido, de acordo com as entidades entrevistadas, um outro, senão o principal constrangimento para o desenvolvimento da actividade de transporte colectivo é a precariedade das infra-estruturas rodoviárias, derivado do facto de grande parte delas tratarem-se de rodovias terraplanadas. Aliás, o Delegado da ANE em Nampula referiu-se ao facto de em Moçambique, "um dos principais problemas é o facto da sua rede de estradas primárias não estar ainda assegurada na sua totalidade, mesmo no que se refere a ligação norte-sul.

Aliás, o Plano de Acção para a Redução da Pobreza Absoluta (PARPA), com base na análise de dados de 1996/1997, de entre outras razões, considerou como sendo determinantes principais da pobreza em Moçambique, o fraco desenvolvimento de infra-estruturas, em particular, as rodovias (UNDP, 2006: 22).

Segundo o Delegado da ANE, a infra-estrutura viária no país, no geral, é inadequada para um sistema de transporte moderno. Este posicionamento foi secundado pelo Chefe do Gabinete de Planificação e Estatística da ANE ao reconhecer que este contexto diminui o

nível dos serviços, aumentando os respectivos custos operacionais e inobservância de aspectos inerentes a segurança na circulação, o que ocasionava muitos acidentes e mortes nas rodovias do país.

Assim, o sistema viário em Moçambique, embora tenha evoluído ao longo dos anos, ainda não satisfaz as necessidades da maneira mais eficiente. As rodovias estão ainda muito aquém das reais necessidades, quer em extensão, quer em qualidade o que confirma à ideia de que o desenvolvimento das infra-estruturas não acompanhou o dos automóveis e, neste aspecto, parece que não se teve em conta o facto das infra-estruturas, com o crescimento de factores demográficos e não só, necessitarem de extensão, por se tratarem de um facilitador do desenvolvimento. Pode-se, seguramente, dizer que as boas estradas são poucas, mesmo no meio urbano, para o crescente fluxo de viaturas, embora o Governo faça referência que anualmente são asfaltados 400 km de estradas¹³⁵.

As rodovias em Moçambique são funcionalmente caracterizadas em primárias, secundárias e terciárias, dependendo se ligam os principais centros populacionais ou de actividade económica ou as áreas periféricas. No entanto, a sua categoria funcional fornece pouca informação sobre a sua qualidade, por deficiências dessa mesma classificação e por não possuírem as características técnicas adequadas a cada classe. Em relação a esta situação, questionava o operador Sebastião Joaquim Matavele: “em que rodovia aqui em Nampula, mesmo em plena cidade, você não encontra crateras? A que apresenta as mínimas condições é a via de Nacala, eventualmente, por estar por estar ligada ao Corredor de Nacala”.

Aliás, Buys, Deichmann e Wheeler, (2006: 10) sublinham que na ASS, usar-se apenas a percentagem das estradas pavimentadas para classificar a qualidade das mesmas constitui uma aproximação inadequada pois, muitas delas encontram-se em péssimas condições, mesmo no interior das cidades, devido ao facto das receitas/recursos governamentais serem insuficientes para garantir a sua manutenção, ou devido a corrupção constante, no desvio dos fundos destinados aquele fim.

Aliás, numa escala de 1 à 100, Moçambique tinha a classificação de 23,1 no índice da qualidade da transitabilidade das estradas, numa avaliação a 44 países africanos (Buys, Deichmann e Wheeler, 2006: 8).

Basta observar que, a rede total de estradas no país é de cerca de 30 mil km e apenas 6.500 km são pavimentados para um total de 799.380 km² que constituem a área de terra firme de Moçambique (INE, 2010a: 7). Portanto, apenas cerca de 20% do total das rodovias

¹³⁵ Relatório do Encerramento do XXI Conselho Coordenador do Ministério das Obras Públicas e Habitação, Chókwè, 14/06/2013.

estão asfaltadas¹³⁶. Os restantes 23.500 mil km de rodovias são terraplanadas, o que significa que 80% da rede não oferece conforto na circulação rodoviária.

Quadro 80. - Tipos de superfícies de estradas por províncias, 2012

Província	Estradas revestidas	Estradas não revestidas	Total
País	6.303	24.028	30.331
Niassa	525	3.409	3.934
Cabo Delgado	770	2.167	2.937
Nampula	581	3.481	4.062
Zambézia	761	3.728	4.489
Tete	877	2.143	2.143
Manica	513	1.929	2.442
Sofája	584	1.758	2.342
Inhambane	683	2.166	2.848
Gaza	574	2.137	2.711
Maputo	485	1.111	1596
Estrutura (%)	20,8%	79,2	100/5

Fonte: INE, 2013: 37

Aliás, observando o Anexo I, por exemplo, a província de Nampula, em Março de 2011, dispunha apenas de 515 km de estradas pavimentadas (770 em 2012), sendo as restantes terraplanadas e por consequência, intransitáveis no período das chuvas. Aliás, várias regiões rurais em Moçambique são inalcançáveis devido a ausência de rodovias em condições (Abrahamsson e Nilsson, 1998: 238).

Aliás, numa grande extensão do país, torna-se extremamente perigoso circular no período nocturno e chuvoso devido a situação das estradas:

é uma questão de segurança, quer dos veículos, quer a nossa, fisicamente. O problema é que por exemplo na via Ribaué/Lalaua, por exemplo, se cruzares com um elefante, podes te despedir da tua viatura e, se calhar, da tua própria vida. Não há como acelerar. Tenho um companheiro que perdeu a sua viatura nessas circunstâncias. Isto observa-se praticamente nas rotas dos distritos do interior que estão cheios de animais selvagens, não só de elefantes (excerto da entrevista ao operador informal Momade Mamudo).

Aliás, todos os condutores entrevistados foram unânimes em reconhecer que estavam a ser vítimas de um problema idêntico no desenvolvimento das actividades pois, não podiam circular em rodovias não pavimentadas numa situação de chuva intensa, porque as vias não estavam em condições de escoar a água e, desse modo, permitir uma circulação segura.

Aliás, este é um dos factores que concorre para que muitos operadores na província de Nampula preferirem operar nas rotas de Nacala e Ilha de Moçambique, onde as estradas estão

¹³⁶ Relatório do Encerramento do XXI Conselho Coordenador do Ministério das Obras Públicas e Habitação, Chókwè, 14/06/2013

asfaltadas, o que mais uma vez demonstra o desrespeito da lei, uma vez que a planificação das rotas não é levada a cabo pelo Governo mas sim pelos operadores. Como se justificou o responsável pelo licenciamento na DPTCN: “não temos como obrigar os operadores que a nós se aproximam a operarem em péssimas rodovias. Preferimos acomoda-los e termos algum controlo sobre os mesmos ao invés de afastá-los porquê, vão, na mesma, desenvolver a actividade”. Este é um cenário que se observa em toda a extensão do país. Aliás, um empresário que vive dos seus benefícios serve com preferência em regiões onde espera conseguir maiores benefícios (Voigt, 1964).

Por exemplo, segundo a ATROMAP, entre Janeiro e Março de 2014, cerca de 600 transportadores semi-colectivos nos municípios de Maputo e Matola paralisaram as actividades por cinco vezes, totalizando 23 dias, devido a degradação das estradas naquelas cidades (O País, 12/02/14).

Assim, a componente importante para a abordagem duma possível evolução do sector do transporte colectivo são as infra-estruturas rodoviárias que são fundamentais para o desenvolvimento local. Como sublinhou o operador Luís Alberto Cumaio, “com boas estradas, este negócio seria mais rentável e competitivo”.

Como faz notar Barros (2002: 143), uma das condições indispensáveis para o desenvolvimento harmonioso de uma determinada região é o incremento da rede viária que “encerra grandes virtualidades de desenvolvimento regional integrado”.

Assim, a existência de um sistema de comunicações rodoviárias eficientes, apresenta-se como uma das principais pré-condições para o desenvolvimento do sector do transporte colectivo:

“a malha de estrada rápidas entre os principais centros urbanos, permitindo a circulação de pessoas e de mercadorias, deve ser complementada por uma rede de estradas de âmbito local, municipal ou sub-regional que concretize a ligação dos centros urbanos às localidades rurais, de forma a dotar o tecido da Região de uma rede ‘capilar’ de vias de comunicação susceptível de contribuir para o desenvolvimento local, através da fixação de investimentos e do aparecimento de novas empresas geradoras de emprego e de riqueza” (Barros, 2002: 143).

5.5.5. - Condições climatéricas adversas

O clima tem uma significativa influência directa e indirecta nos problemas de transporte em África. Note-se que, por exemplo, as altas temperaturas exigem muito consumo de água e as infra-estruturas que atravessam estas áreas sofrem os seus efeitos. O clima também tem a ver com a vegetação e a fauna, a natureza do solo, a vida económica, densidade

populacional, entre outros aspectos. Por exemplo, a precipitação aumenta o custo da construção das infra-estruturas de superfície (Hance, 1958: 118).

No caso de Moçambique, a circulação rodoviária em vastas áreas depende quase única e exclusivamente das condições climáticas.

As chuvas, cheias e outros factores climáticos que de forma cíclica têm-se abatido sobre o país, representam um desafio para o sector de estradas, uma vez que os estragos causados não só representam uma grande sobrecarga para o OGE, como também um esforço redobrado de mobilização de meios que têm sido desviados de outros sectores essenciais, para fazer face às emergências, com efeitos na durabilidade dos veículos, posicionamento que foi sublinhado pelo Chefe de Planificação e Projectos da ANE ao referir que “anualmente, as chuvas e cheias destroem centenas de km de estradas em Moçambique”.

De acordo com Van Logchen e Brito (2009), num estudo do Instituto Nacional de Gestão e Combate as Calamidades Naturais de Moçambique (INGC), o país é considerado como sendo o terceiro mais afectado pelos desastres naturais em África e um dos mais vulneráveis as variações climáticas. Segundo dados avançados, entre 1956 e 2008, o país registou 10 épocas de secas significativas, que provocaram a morte de mais de 100 mil pessoas e afectaram 16,4 milhões; 20 inundações ou cheias, que vitimaram cerca de 2000 pessoas e afectaram 9 milhões de pessoas.

Esta é uma situação que afecta de uma forma severa todo o sistema de transporte de superfície, concorrendo para o agravamento do custo de vida e constrangimentos de diversa natureza, de uma forma violenta, principalmente, para os residentes das zonas rurais, devido a vários cortes de estradas e desabamentos de pontes. Aliás, sabe-se, por demais, que a água constitui um dos maiores inimigos das estradas, estejam ou não asfaltadas (Hance, 1958: 118).

Por exemplo, devido às chuvas e inundações observadas em Moçambique em Janeiro/Fevereiro de 2013, cerca de 4 mil km de estradas (13%) ficaram danificadas, para além de 30 pontes, 14 *drifts* e 62 aquedutos¹³⁷.

Por outro lado, os cortes nas rodovias, que impedem a circulação normal das viaturas, levam os transportadores, normalmente, a agravarem os preços, com efeitos significativos para as populações pobres e sem recursos para a sua sobrevivência.

Por exemplo, na província de Nampula, no posto administrativo de Itoculo, distrito de Monapo, as motorizadas táxi, na ligação entre a sede do posto ao cruzamento com a EN1, num percurso de cerca de 25 km, a tarifa cobrada varia entre os 100,00MT e 120,00MT por

¹³⁷ Relatório do Encerramento do XXI Conselho Coordenador do Ministério das Obras Públicas e Habitação.

passageiros, valor que atinge os 150,00MT em épocas chuvosas, situação derivada, em parte, do mau estado de conservação da rodovia (Notícias, 24/05/11).

De acordo com o Secretário Permanente do distrito de Malema, localidades há, onde através de uma viatura, mesmo com tracção as quatro rodas, é impossível atingi-las no período chuvoso e, assim, efectuava as visitas apenas nas épocas secas. Daí que, viajar de carro em Malema e em muitos outros distritos constitui uma oportunidade.

Assim, em muitas regiões, caso chova, nenhum operador ousa desenvolver a actividade no meio das enormes poças de água e do lamaçal que caracteriza as faixas de rodagem, para além da recorrente destruição de pontes, aquedutos, ou mesmo no que se refere a sua inexistência. Aliás, em muitas rodovias do país a circulação apenas é possível com o recurso a tractores ou outro tipo de viaturas com tracção às quatro rodas.

Neste sentido, a rentabilidade das transportadoras tem a ver com as condições que as infra-estruturas rodoviárias oferecem. A sua pavimentação, vai possibilitar aos operadores a abertura de rotas para os distritos com pouco ou nulo acesso ao transporte colectivo.

A existência de vias adaptadas as condições locais, dentro dos diversos componentes (composição e natureza do revestimento, resistência as características mecânicas), drenagem e impermeabilidade, constitui um contexto indispensável para que as operações de transporte colectivo sejam rentáveis (Barbieux, 1998: 25).

5.5.6. - Manutenção deficiente da rede viária

Quanto às rodovias pavimentadas ou não, coloca-se o problema da sua manutenção dado o elevado índice de degradação a que anualmente se assiste, situação que se torna cada vez mais grave devido, principalmente, a ausência de recursos financeiros para tal, para além da falta de capacidade técnica interna para se poderem levar a cabo programas adequados.

Note-se que a manutenção é dividida em duas categorias distintas: a manutenção reactiva e a manutenção de rotina (Venter; Britz e Homes, 1998: 78).

No entanto, segundo Venter; Britz e Homes (1998: 78), a manutenção reactiva, de reparação de uma certa avaria ou obstrução é a mais adoptada em muitos PVD. Muitos dos seus governos esperam que, por exemplo, a estrada esteja totalmente destruída ou que chegue ao fim da sua vida útil para desenvolver acções para a sua reparação, diferentemente dos PD que consideram a manutenção preventiva como um processo contínuo. Isto é, os PVD dispõem recursos financeiros quando acham ou pensam que a situação é insustentável, o que eleva os respectivos custos diferentemente do que se verificaria se elas tomassem em

conta aquelas duas categorias de manutenção (Venter; Britz e Homes, 1998: 78; Mohring, 1994: xvii) embora, Venter; Britz e Homes (1998: 78-79) observem que este aspecto se deve ao facto das autoridades do sector dos transportes nos PVD, não acreditarem de serem capazes de levar a cabo programas de manutenção com soluções tecnológicas de alto nível, devido a falta quer de *skills*, quer de recursos financeiros que os mesmos enfrentam (Venter; Britz e Homes, 1998: 78).

Aliás, o Delegado da ANE em Nampula, reconheceu que estas categorias de manutenção não são observadas. Com algumas excepções, as intervenções do Estado sobre a rede viária são pontuais, não têm um carácter global, fundamentalmente, segundo o Delegado da ANE, devido a falta de recursos financeiros embora esteja regulamentado que, qualquer nova rodovia no país, particularmente as pavimentadas, até aos cinco anos de sua existência tenham de se beneficiar de uma manutenção de rotina e, posteriormente de uma nova pavimentação, que se designa de manutenção periódica. Depois de um período entre 10 e 15 anos, as rodovias devem se beneficiar de uma reabilitação total, enquanto, no que se refere a pontes, a sua reabilitação seja observada 100 anos após a sua construção, embora se vá se beneficiando as manutenções de rotina e periódica.

Os programas de manutenção activa são vistos como sendo respostas tecnológicas de alto nível e incompatíveis com as suas capacidades (por exemplo, a gestão da pavimentação desenvolvida pelo sistema *BKS* que utiliza modelos computarizados assim como as simulações, testagem dos materiais, entre outros aspectos). Não se tem em conta que a utilização de algumas destas tecnologias nos programas de manutenção preventiva pode trazer grandes vantagens financeiras a longo prazo assim como limitar o total dos recursos gastos, incrementando a esperança de vida das rodovias, contexto que também será extensivo aos meios de transporte (Venter; Britz e Homes, 1998: 78-79).

Este contexto também é reforçado pelo facto de, no país, a manutenção e reabilitação de infra-estruturas rodoviárias basear-se em métodos lentos e baratos e com maior emprego de mão-de-obra (Mackintosh, 1986: 117), que para além de ser insuficiente e inadequado, muitas vezes é inexistente. Mesmo quando há maquinaria as técnicas são inapropriadas, consequentemente, com pouca produtividade futura (Bernardo, 1986: 33).

Aliás, Venter; Britz e Homes, (1998: 77), observam o facto da utilização de soluções da alta tecnologia, normalmente, por não serem de uso de mão-de-obra intensiva, muitas vezes, encontrarem resistência na sua aplicação ou implementação em muitos PVD. Daí que, nestes países, muitas vezes, as soluções tecnológicas encontram-se no fim das prioridades na alocação de recursos humanos e financeiros. Estes autores, (1998: 76), chamam a atenção

para o facto de muitas vezes, o termo tecnologia apropriada, ser entendida pelos decisores políticos como traduzindo a aplicação de tecnologias baixas ou básicas. Esta é uma percepção parcialmente real, em alguns casos, particularmente quando se olha para o capital necessário para o investimento inicial na implementação de uma determinada tecnologia. No entanto, segundo os autores, são tecnologias que já provaram a sua eficiência a longo prazo assim como os benefícios económicos e sociais que com as mesmas são obtidos; pelo que é necessário ter todo o cuidado quando se investigam soluções tecnológicas alternativas, fazendo uma avaliação clara e de longo prazo das suas vantagens, do seu ciclo de vida, quando comparadas com o uso da tecnologia convencional.

Por exemplo, desde o ano de 2011, o Governo de Moçambique, iniciou a descentralização de fundos (através do Fundo Nacional de Estradas), alocando 1.250 mil meticais/ano para cada distrito do país, para a fiscalização, abertura, reabilitação e manutenção de estradas terraplanadas, como forma de permitir o processo de restauração física de algumas vias classificadas, para que se possam alcançar áreas potencialmente agrícolas, faunísticas e florestais no interior dos distritos.

No entanto, esta estratégia, pressupõe, segundo o Delegado da ANE em Nampula, o envolvimento activo das comunidades nas obras de construção e/ou reabilitação de estradas, como forma não só de disponibilizar emprego, mas também para reduzir os custos dos trabalhos, na medida em que se usarão menos máquinas visto que algumas actividades passaram a ser realizados por homens, cujo pagamento em “dinheiro” permite uma maior circulação de recursos financeiros nas comunidades rurais.

Este contexto leva a depreender que, eventualmente, se trata de uma estratégia definida sem que se tenha tomado em conta a capacidade e eficácia de execução deste tipo de obras. Aliás, se a ANE ao nível provincial (capital) enfrenta estrangimentos técnicos e de falta de mão-de-obra qualificada, ao nível dos distritos, eventualmente, a situação é mais gritante ainda, fazendo com que anualmente, milhões de meticais sejam desperdiçados sem resultados palpáveis.

Venter; Britz e Homes (1998: 77), chamam atenção para o facto da tecnologia adoptada no sector dos transportes nos PVD, congregar técnicas de imagens e métodos usados há mais de 50 anos nos PD e, embora algumas destas técnicas e métodos ainda possam ser funcionais em alguns PVD devido a fraca ou inexistência de recursos humanos capazes assim como recursos naturais para a sua aplicação. No entanto, é reconhecido que tais métodos são ineficientes quando aplicados no contexto actual no sector dos transportes.

Assim, mesmo reconhecendo que o uso de máquinas nas obras públicas eleva sobremaneira os seus custos e que o envolvimento da mão-de-obra intensiva possa contribuir para a inversão desta situação, corre-se o risco do trabalho a ser desenvolvido não seja correspondido com a qualidade exigida para o mesmo assim como a sua durabilidade.

Por outro lado, a alternância na construção ou manutenção de estradas entre maquinaria e mão-de-obra humana, pode frustrar as expectativas dos condutores em relação ao estado do piso. Aliás, como faz referência Castilho (1976), a falta de homogeneidade do piso, ligado as expectativas dos condutores em relação ao mesmo, pode constituir um grave problema de segurança na circulação rodoviária.

A criação do emprego e benefícios sociais através do uso de mão-de-obra intensiva tem certamente o seu valor nos PVD. Entretanto, se o caminho e as políticas seguidas pelo Governo forem estes ou da aplicação de soluções tecnológicas baixas, em detrimento de tecnologias apropriadas, dificilmente se pode esperar um incremento ou promoção do crescimento económico num mundo cada vez mais competitivo. A aplicação de soluções tecnológicas apropriadas representa um acto de equilíbrio entre necessidades, custos e políticas (Venter; Britz e Homes, 1998: 77).

Adicionalmente, a disparidade das características técnicas de manutenção da rede, poderá dificultar quer a formação de pessoal para tal actividade, como a aquisição de equipamentos próprios e indispensáveis a conservação e manutenção de estradas que permita uma circulação e fluidez seguras.

Como se referiu esta prática é também condicionada pela ausência de recursos financeiros para efeitos de construção, manutenção e reabilitação de rodovias.

Tal como Buys, Deichmann e Wheeler (2006: 10) defendem, em muitos países da ASS as receitas/recursos governamentais são insuficientes para garantir a manutenção das infra-estruturas rodoviárias. Este constitui um dos factores estruturais – um *handicap* para as estratégias de desenvolvimento do sector do transporte colectivo.

Note-se que o país, anualmente, leva a cabo a manutenção de rotina em cerca de 19.000 kms de estradas, dos quais 14.000 kms em estradas não asfaltadas e 5.000 kms em estradas¹³⁸, o que faz com que se recorra a assistência financeira externa.

Neste sentido, segundo o Chefe de Planificação e Projectos na ANE, a reabilitação e construção de vias de comunicação está dependente quase na sua totalidade de recursos externos. Observou que, embora o país tenha um Fundo de Estradas, cujas receitas provêm

¹³⁸ Relatório do Ministério das Obras Públicas e Habitação apresentado na Assembleia da República, Dezembro de 2013

dos impostos sobre combustíveis e taxas de fronteira, a manutenção e reabilitação das rodovias e pontes, praticamente depende de recursos financeiros de parceiros e que o Governo, regra geral, responsabiliza-se no pagamento das diferentes taxas, assim como em aspectos relacionados com a segurança rodoviária e a manutenção de rotina, nomeadamente, o tapamento de buracos, corte do capim nas bermas, sinalização, entre outras pequenas intervenções.

De acordo com o Delegado da ANE em Nampula, ao nível das províncias o Estado tem um orçamento para funcionamento e investimento público. No entanto, este investimento tem sido direccionado a outras infra-estruturas públicas, nomeadamente nas áreas de saúde, educação, água, electrificação, entre outras. No que se refere a infra-estrutura rodoviária e no caso da província de Nampula, devido a constrangimentos de ordem financeira, a intervenção com os recursos internos, tem-se cingido aos melhoramentos localizados nas ligações entre as sedes distritais e a capital provincial dando prioridade as áreas críticas assim como a drenagem de forma a garantir-se o acesso as comunidades, particularmente as localizadas nos locais de grande potencial agrícola – intervenções estas que não correspondem aos padrões desejáveis; enquanto o investimento externo destina-se a reabilitação das estradas e mesmo assim não tem sido satisfatório, pois na definição das prioridades, a ANE, por exigência do doador, conta sempre com a assistência de um consultor, sendo uma das suas actividades-chave a observação da condição das estradas, avaliação e informação em relação aos danos e recomendações no que se refere as intervenções que devem ser feitas no período seco. Este trabalho, é levado a cabo sempre nos primeiros e terceiro trimestre de cada ano pois, tem-se em conta o período das chuvas.

Fez notar o Delegado da ANE, que a dependência externa não permite que as políticas e os planos do sector das estradas sejam integralmente implementadas.

A questão financeira apresentava-se assim, como um grande constrangimento visto que anualmente, um plano de actividades é elaborado incluindo uma estimativa de custos; entretanto, sempre que o mesmo é submetido ao nível central confrontam-se com a falta de cabimento orçamental para a sua execução integral.

Constata-se assim que, em parte, uma das principais restrições na estruturação do transporte colectivo em Moçambique é a financeira.

Note-se que em Moçambique, a construção de um quilómetro de estrada de raiz com uma espessura de pavimento de 4 cm, significa um custo avaliado entre os \$ 700.000 à \$

1.000.000; valor este que deve ser acrescido o custo do petróleo, no qual deriva o asfalto e outros custos operativos, nomeadamente, a extracção de solos, água, entre outros¹³⁹.

Por exemplo, para os 6.500 Km de estradas pavimentadas de que o país dispõe, cerca de \$ 60 milhões são gastos anualmente apenas para a sua manutenção, e cerca de \$ 40 milhões em programas de manutenção e reabilitação de estradas terraplanadas, numa situação recorrente, atendendo que sempre que chove, as rodovias ficam com problemas de transitabilidade¹⁴⁰.

Em parte, este contexto, segundo o Delegado da ANE em Nampula, é potenciado pelo facto de no país não se observar o pagamento de portagens na circulação rodoviária com a excepção da EN4 e em algumas pontes, visto que o estabelecimento das mesmas depende de determinados requisitos aceites internacionalmente, particularmente ao nível da região da SADC. Deu a conhecer que, no presente contexto, mesmo no que se refere aos corredores, o país enfrentava a questão da harmonização no que se refere ao peso que as rodovias podem suportar pois, na região da SADC as mesmas suportam 56 toneladas enquanto em Moçambique suportam 48 toneladas o que faz com que, muitas vezes, os camiões provenientes dos países vizinhos tenham de fazer a rectificação da carga nas fronteiras.

Assim, para fazer face ao problema de recursos financeiros para a manutenção no sector das estradas, é opinião do Delegado da ANE que o governo de Moçambique deve repensar a introdução de portagens nas estradas nacionais, fazendo delas uma mais valia para o sector das estradas e do transporte rodoviário pois trarão recursos para a manutenção das vias, visto que permitirão a obtenção de recursos financeiros adicionais para a manutenção de rotina, periódica e a própria reabilitação.

Neste aspecto, quase a totalidade dos operadores entrevistados, formais e informais, reconheceram a importância e utilidade das portagens pois, segundo os mesmos, com uma maior rotação das viaturas, seria possível manter o preço das passagens e, as taxas de portagens seriam insignificantes tendo em consideração os ganhos, mesmo tendo em conta outros custos como os combustíveis, lubrificantes ou salários.

Por exemplo, o operador Momade Mamudo, em relação aos custos operacionais *versus* rendimentos, referiu que se as vias estiverem em boas condições, as portagens nada significarão. Fez notar que era devida à situação das estradas que o percurso entre Nampula - Malema e vice-versa, era feito em média durante 8 horas, numa distância de 250 km, e que

¹³⁹ Relatório do Encerramento do XXI Conselho Coordenador do Ministério das Obras Públicas e Habitação, Chókwè, 14/06/2013.

¹⁴⁰ Relatório do Encerramento do XXI Conselho Coordenador do Ministério das Obras Públicas e Habitação, Chókwè, 14/06/2013.

uma estrada em boas condições de transitabilidade representaria uma redução dos actuais custos das operações¹⁴¹; isto é, os custos seriam compensados com a redução de combustível, pelo menor desgaste dos materiais (peças dos carros, gastos nas manobras, entre outros aspectos), para além de que devido o estado das rodovias, diariamente se verificavam acidentes de viação protagonizados por automobilistas na sua tentativa de fugirem dos buracos.

Elias Mufume, um outro operador que faz a rota Nampula – Angoche, reforçou este posicionamento, referindo que os seus carros, dado o estado da via, somente efectuavam quatro viagens semanais em vez das seis desejáveis, o que representa um prejuízo bruto enorme. Assim, mesmo tendo em conta ao pagamento das portagens, sairia sempre a ganhar, partido do pressuposto de que uma estrada em boas condições torna as viagens mais cómodas e rápidas, esperando-se que haja um maior afluxo de passageiros, o que faria com que não fosse necessário aumentar o valor das passagens, o que consubstancia os posicionamentos de Emmerink, Verhoef, Nijkamp e Tietveld (2003: 89), quando observam que o preço das estradas (portagens) constitui um dos instrumentos existentes para melhorar a eficiência da infra-estrutura existente, desde que dê aos condutores um incentivo financeiro.

Segundo o Delegado da ANE, Moçambique, sendo um país consumidor, sem recursos próprios, exige-se uma reflexão profunda em relação ao estabelecimento de portagens, de forma a mudar o contexto da infra-estrutura rodoviária.

É necessário assim, que o país implemente soluções tecnológicas de alto valor, que possam incrementar a eficiência (custo e energia) e altos níveis de produtividade. No caso dos transportes pode significar o incremento das viagens, tempos de viagens cada vez mais curtos, mais conveniência, baixos custos de manutenção das viaturas e o que poderá permitir ao sistema espreitar uma oportunidade para o seu sucesso financeiro (Venter; Britz e Homes, 1998: 77), visto que a rotação das viaturas (aumento do número de viagens) constitui um dos factores que determina a estrutura dos custos e dos ganhos no sector dos transportes.

A melhoria e incremento de vias ou rotas de autocarros deve constituir, em primeiro lugar, uma questão institucional que técnica (Allport, 1998: 32).

5.5.7. - Capacidade técnica e institucional das empresas de construção, reabilitação e manutenção de estradas

¹⁴¹ Refira-se que esta rodovia se encontra pavimentada.

Ligada à questão da qualidade das rodovias, também está em causa a própria construção, manutenção e mesmo fiscalização, por parte dos empreiteiros e serviços no sector, o que tem resultado na má qualidade dos trabalhos levados nestes âmbitos, visto que, muitas vezes, segundo o Delegado da ANE, os materiais utilizados não apresentam qualidade suficiente assim como não têm merecido a devida análise laboratorial. O que significa que o profissionalismo não está sempre presente nas obras públicas.

Por outro lado, segundo o Delegado da ANE, observa-se o facto de, não poucas vezes, algumas empresas de reabilitação e manutenção de estradas abandonarem as obras a si adjudicadas mesmo depois de terem recebido percentagens dos valores das empreitadas, o que pode demonstrar problemas de gestão por parte dos empreiteiros, relacionados com a orçamentação e medições quando apresentam as suas propostas. Aliás, o Delegado da ANE fez referência ao facto de muitas vezes, por exemplo, as deduções dos preços do betão, aparecerem abaixo do valor real e, caso haja uma distração por parte da ANE no processo de correcção, aspecto ligado a fraca capacidade de fiscalização de empreitadas, o resultado são obras de má qualidade ou a não conclusão das mesmas. Exemplificou que, não poucas vezes, quando os empreiteiros submetem a facturação para o pagamento de, por exemplo, um milhão de meticais, esquecem os salários dos trabalhadores e outros custos fixos pensando que se trata apenas de lucros: "as greves por parte dos trabalhadores dos empreiteiros e suspensão de construção de obras são uma constante não só na província de Nampula mas em todo o país, derivado desta situação".

Importa entretanto reconhecer que, em parte, esta situação deriva do facto de se observarem actos de corrupção, quer no acto da adjudicação, quer no processo de fiscalização das empreitadas.

Segundo o Delegado da ANE, os constrangimentos no que se refere aos recursos humanos nas empresas de construção e manutenção de estradas, quer do sector público, quer do sector privado, não se coloca apenas em relação a mão-de-obra qualificada visto que, devido ao facto de grande parte das rodovias serem terraplanadas, a sua construção ou manutenção exigir considerável quantidade de mão-de-obra. No entanto, segundo o Delegado da ANE o que acontece é que, por exemplo, em épocas de campanha agrícola ou de pesca abundante, os empreiteiros enfrentam muita dificuldade de recrutamento desta mão-de-obra que apenas aparece quando não têm mais nada para fazer.

Assim, devido à grande debilidade económica dos empreiteiros nacionais, segundo o Delegado da ANE, a maioria das principais empreitadas no sector de manutenção e construção de estradas em Moçambique, são levadas a cabo por empresas ou consórcios

estrangeiros: “as empresas nacionais não têm capacidade, quer técnica quer financeira, facto que, por outro lado, não permite o seu crescimento sustentável”.

Afiançou que na generalidade do país, parte considerável destas empresas são detentoras de alvarás sem que tenham equipamento e pessoal qualificado, embora, estes itens constem na documentação que possibilita a obtenção daquele documento. Deu a conhecer que a documentação apresentada pelas empresas, onde consta o pessoal técnico, muitas vezes é apresentada apenas para a obtenção de alvarás ou para possibilitar a participação num determinado concurso e, quando lhes são adjudicadas obras, os técnicos já não aparecem porque ou têm compromissos com outras empresas de maior dimensão ou não concordam com os valores e formas de pagamento.

Outra dificuldade com que se deparam os empreiteiros nacionais e que os coloca a margem das principais empreitadas, segundo o Chefe de Planificação e Projectos da ANE, está relacionada com o facto de, tratando-se de financiamentos de parceiros de cooperação, os concursos serem internacionais e, muitas vezes, cada financiador ter as suas próprias regras. Deu a conhecer que, por exemplo, em concursos financiados pela União Europeia, a pontuação nos diferentes itens deve atingir uma média de 80%, enquanto o BM exige 70%, o que deixa de fora grande parte das empresas locais que, apenas conseguem participar na manutenção de rotina cujos concursos são lançados pelas Delegações Provinciais da ANE que, embora sejam observados todos os procedimentos, têm exigências diferentes em termos de pontuação.

Neste contexto, não se tomando medidas interventivas por parte do Governo na capacitação das empresas nacionais de construção civil, dada a importância que o sector de construção e manutenção de rodovias, em particular, detém em termos de movimentação de recursos financeiros, os problemas se multiplicarão para os empreiteiros locais.

Refira-se, entretanto, que embora a problemática da má qualidade das obras seja uma questão que se observa mais em relação aos empreiteiros nacionais, estrangeiros há que caem na mesma situação. Por exemplo, em Janeiro de 2014, na reabilitação da Avenida Julius Nyerere em Maputo, num investimento de \$ 12 milhões financiados pelo BM, a portuguesa *Britalar*, foi acusada pelos laboratórios de engenharia de Moçambique e Portugal de ter usado material de fraca qualidade, diferente do exigido no caderno de encargos, factor aliado a fraca fiscalização da empreitada (O País, 23/01/14).

Ligada a questão da manutenção deficiente das rodovias, observa-se também uma deficiente fiscalização rodoviária no país, como consequência da circulação de viaturas com excesso de peso, concorrendo para a danificação das mesmas de uma forma precoce, piorando

ainda mais o serviço de transporte colectivo, com a interrupção da circulação, contexto que concorre para que a actividade seja bastante onerosa em termos de custos financeiros, ligados aos tempos das viagens, tanto para os operadores como para os passageiros em geral.

Aliás, o excesso de carga em Moçambique, é apontado como sendo uma das principais causas da rápida degradação das estradas, com consequências na desaceleração do desempenho económico, com o aumento das despesas do Estado¹⁴².

Refira-se que os dados disponíveis sobre a circulação de veículos com excesso de carga em Moçambique, não reflectem a situação real pois, diariamente, são centenas que se furtam aos mecanismos de controlo. Por exemplo, dos mais de 6.000 veículos registados no sistema de vigilância e controlo como tendo transitado com carga pela EN4 entre Janeiro e Março de 2012, apenas 3.000 tinham passado pelas básculas a entrada da cidade de Maputo (Notícias, 16/05/12), o que, segundo o Chefe de Planificação e Projectos da ANE, "é trágico para o país, uma vez que mais de 80% das suas rodovias não têm sistemas de controlo de peso".

Por exemplo, a EN6, uma via fundamental na região centro, cujo tráfego diário atinge uma média diária de 3.000 viaturas em Junho de 2012, não tinha uma única báscula operacional (Notícias, 13/06/2012).

Eventualmente, é por esta razão que o Governo de Moçambique decidiu em Maio de 2012, adquirir 10 básculas móveis, como forma de garantir a protecção das infra-estruturas rodoviárias, na mesma altura em que a ANE, iniciou com a modernização de 4 básculas fixas localizadas nas estradas EN1, EN6 e EN12 nas províncias de Nampula (Nacala – Porto), Cabo Delgado, Zambézia (Nicoadala) e Sofala (Dondo) (Notícias, 10/05/12 e 02/08/12).

Assim, como solução para a ultrapassagem de alguns problemas acima referidos, é opinião do Delegado da ANE que a mesma passava por devolver aos governos distritais as responsabilidades que tinham, em relação as infra-estruturas rodoviárias, no período colonial. Segundo o Delegado da ANE, durante o período da colonização portuguesa, os governos distritais, através das autoridades locais, tinham uma grande responsabilidade na fiscalização e manutenção das estradas, embora não se tratasse de intervenções de grande vulto. De acordo com o entrevistado, observava-se o sistema de cantoneiros em que, por exemplo, de 5 em 5

¹⁴² Com base no padrão das estradas e pontes de que o país dispõe, o regulamento de transporte de carga aprovado pelo Decreto 14/2008, fixa em nove toneladas o peso – limite aceitável por eixo e em 56 toneladas o máximo permitido a um veículo de carga. O Regulamento estabelece dois níveis do seu excesso, nomeadamente, (i) tolerável – quando a carga transportada não excede os 5% da sua capacidade e ii) intolerável, quando excede aquela percentagem.

km o régulo¹⁴³, era o responsável pelo acompanhamento e desenvolvimento das actividades complementares do empreiteiro, de forma a evitar, por exemplo, a vandalização dos sinais de trânsito, assim como no corte do capim o que no contexto actual não se observa, ficando toda a responsabilidade com o empreiteiro e, muitas vezes ele não cumpre com o que vem no caderno de encargos, o que tem originado problemas. Exemplificou que, no que se refere ao capim, actualmente, os concursos obrigam o seu corte apenas duas vezes/ano – antes e depois das chuvas – não se observando no resto do tempo, aspecto que tem efeito na segurança rodoviária. Daí a necessidade de devolver ao governo distrital algumas actividades de base – capacita-los e dota-los com pessoal técnico, meios circulantes e recursos financeiros para o desenvolvimento destas actividades.

Assim, para o Delegado da ANE, constitui um desafio para o país a melhoria da qualidade técnica do sector, apostando fortemente nos empreiteiros nacionais, sendo necessário o envolvimento e apoio, não apenas do Estado mas também do sistema financeiro pois é a falta de recursos financeiros que, até certo ponto, condiciona a técnica, para além da necessidade de se apostar na formação de técnicos e dos próprios empreiteiros com o objectivo de melhorar a qualidade da rede viária no país.

5.5.8. - Electrificação rural

A inexistência de postos de abastecimento de combustíveis, principalmente nas zonas rurais apresenta-se como um outro constrangimento. Neste específico caso, em parte, a ausência de electrificação, apresenta-se como grande condicionante.

Como consequência, muitas vezes não há combustível ou estações de serviço em muitos distritos, o que faz com que os operadores andem de um lado para o outro carregados de combustível, limitando substancialmente a sua capacidade em termos de carga, passageiros, para além de originar inúmeros transtornos aos operadores de médio e longo curso.

Muitas localidades do país, reclamam assim a instalação de postos de abastecimento de combustíveis. Por exemplo, na província de Nampula, no ano 2013, as sedes dos distritos Mecuburi e Nacarôa não dispunham de um único posto de abastecimento de combustíveis, sendo estes garantidos por fornecedores informais que não ofereciam garantias de segurança e qualidade. Esta situação tem tendência a piorar quando se sai das sedes distritais aos postos

¹⁴³ Autoridade tradicional local.

administrativos e localidades, chegando-se a percorrer 150 km à 250 km sem se localizar um único posto de abastecimento de combustíveis. Como referiu o operador Benjamim Belo,

temos de andar carregados de combustível sob o risco de ficarmos imobilizados em qualquer distrito. Aliás, mesmo nos distritos electrificados e com postos de abastecimento de combustíveis, muitas vezes, não há garantia da sua existência visto que o abastecimento não é regular. Isto se observa mais nos distritos do interior da província, isto é, dos mais distantes do litoral.

Assim, a política energética apresenta-se também como um constrangimento ao desenvolvimento da actividade de transporte colectivo. A electrificação rural pode contribuir para o desenvolvimento de um mercado interno de transportes funcional.

5.5.9. - Capacidade institucional e técnica das empresas/operadores de transporte de passageiros

A falta de conhecimento por parte de grande parte dos operadores do que constitui uma empresa e como é feita a sua gestão, constitui um grande freio ao crescimento dos mesmos.

Grande parte das empresas privadas no transporte colectivo em Moçambique, não têm uma estrutura moderna no que se refere à estrutura ou processos de gestão.

Aliás, a utilização do termo empresa, deve-se ao facto de no Decreto 11/2009 (4) do Regulamento de Transporte em Automóveis estar postulado que “a pessoa singular e colectiva que pretenda obter licença para a exploração da indústria de transporte público deverá fazer prova de estar constituída sob forma de sociedade comercial e devidamente registada na respectiva Conservatória”, exceptuando-se “as pessoas singulares e colectivas que pretendam exercer a actividade de transporte no distrito”; para além do citado Decreto nº 44/2011 de 21/09.

Na sua maioria, trata-se portanto, de pessoas singulares que se envolvem na actividade. Para além do proprietário ninguém pode interferir no funcionamento da mesma o que faz com que os seus colaboradores (motoristas, cobradores e eventualmente mecânicos) não participem activamente na reflexão das soluções dos problemas com que se confronta a empresa.

Os proprietários, não têm a consciência de que, por exemplo, o planeamento “reflecte as incapacidades de um único indivíduo exercer o controlo sobre a actividade e os processos

decisórios, que requerem a contribuição de um significativo número de pessoas” (Bilhim, 2008: 77).

Assim sendo, a empresa não tem uma organização profissional, como também motivada e que contribua para a realização profissional e pessoal de todos e de cada um dos seus colaboradores. Os operadores não criam um verdadeiro espírito de grupo em que todos em colaboração procuram servir os clientes com excelência. Os operadores não prosseguem simultaneamente uma política de valorização e motivação dos colaboradores, não promovem, nomeadamente, a sua participação em acções de formação.

O poder ou posição dos operadores não provém do saber fazer e competência dentro das estratégias empresariais mas sim resulta da sua posição entanto que proprietários das viaturas, quando se sabe que “a liderança é um modo de dirigir e de influenciar as actividades empresariais prosseguidas pelas pessoas dentro da organização, conduzindo-as á realização de objectivos com valor e de qualidade pela melhoria contínua, como é exigência do próprio modelo de excelência” (Fernandes, 2010: 413).

Observando esta situação quer parecer que grande parte dos operadores se encontram no contexto em que Bilhim (2008: 73), referindo-se a metáfora cibernética ou a organização como cérebro, designou de “racionalidade limitada”; isto é, grande parte deles “tomam decisões apenas “suficientemente boas” baseadas num número limitado de informações de regras”; limites estes que estão institucionalizados na forma de funcionamento destas empresas e operadores.

Dá a constatação de que um dos problemas com que se confronta o sector reside no facto de grande parte dos investimentos nele orientados, se destinarem à aquisição de equipamentos, marginalizando-se a questão da formação. O suporte técnico e logístico para a criação de empresas não existe.

Os diferentes operadores, pela situação do país e pelos *privilégios* de que gozam, nunca se sentem obrigados a ir ao cliente e, conseqüentemente, nunca se preocuparam com a formação do seu pessoal.

Os operadores recorrem assim, a estrutura, ferramentas e processos muito simples, cuja operação é adquirida no contacto directo com o trabalho (Bilhim, 2008: 157-188; Cardin e Miranda, 2007: 201).

Quadro 81. As cinco configurações organizacionais

Tipo de Estrutura/ Características	Estrutura simples	Burocracia mecanicista	Burocracia profissionalizada	Estrutura divisionada	Adhocracia
Especialização	Baixo	Alta e funcional	Alta e Social	Alta e funcional	Alta e social

Formalização	Baixo	Alta	Baixa	Alta dentro de cada divisão	Baixa
Centralização	Alta	Alta	Baixa	Descentralização limitada	Baixa: descentralização selectiva
Envolvente	Simple e dinâmica	Simple e estável	Baixa	Relativamente simples e estável	Complexa e dinâmica
Classificação estrutural genérica	Orgânica	Mecânica	Complexa e estável	Macânica	Orgânica

Fonte: Bilhim, 2008: 160.

Portanto, trata-se de unidades em que o seu principal mecanismo de coordenação é a supervisão directa; ela não é elaborada, isto é, encerra uma baixa complexidade e uma formalização reduzida; o seu poder de decisão tem um carácter informal, sendo que a sua autoridade encontra-se centrada numa única pessoa o que deriva da sua baixa complexidade e facilidade de obtenção de informação quando necessário fazendo também com que tenha baixos custos de manutenção. Consequentemente, não há competição de posições nestas empresas.

Aliás, Cruz (2006: 177), aponta três *doenças* que se verificam em várias empresas:

Quadro 82. Doenças empresariais

Debilidade sistémica	Miopia organizacional	Atrofia do desenvolvimento
Que se caracteriza “por uma postura anti-sistémica numa época de mudança acelerada e de alta turbulência. O isolamento ambiental, a submissão a princípios rígidos, a ênfase em procedimentos e processos, etc., são algumas das suas condutas”	Que se caracteriza “por uma estreiteza de visão. A empresa tem visões distorcidas à realidade do nosso tempo. A falta de diagnóstico, a visão paroquial, a concepção executória da gestão, a prevalência da “crença no documento” sob a “crença no facto”, são algumas das suas acções”	“... é identificada por uma insuficiência quantitativa e qualitativa de políticas e práticas de desenvolvimento de pessoas e de organizações. Entre as suas acções incluem-se as seguintes: a ênfase na dimensão psicológica do DO; a caracterização insuficiente da função de gestor e a sua inadequada selecção; a falta de realidade dos programas em relação ao mundo empresarial; e a decisão restrita à lógica hierárquica”

Os operadores não estão preocupados em analisar permanentemente a evolução de todo o sector do transporte colectivo de forma a nele posicionar correctamente o seu negócio e, por outro lado, de detectar eventuais oportunidades onde possam aplicar eficazmente as suas competências, com o objectivo de aumentar o valor da empresa – não levam a cabo uma acertada política de expansão e crescimento.

A tradição e os obstáculos ao desenvolvimento que estas transportam, não constitui uma preocupação dos proprietários, sendo eles mesmos a base destes constrangimentos, que se reflectem no seu poder, podendo ou colocando em causa a existência da própria empresa, em virtude da gestão ficar de si dependente, podendo fragilizar o seu funcionamento (Bilhim,

2008: 160 – 162). Aliás, Bilhim (2008: 162) e Cabanes (1996: 11), chamam atenção que grande parte das organizações passam por esta fase na sua fase inicial e que as pequenas têm a tendência de conservá-la para além daquele período, sendo o melhor exemplo as empresas do tipo familiar quer nas suas características estruturais como de contingência, como o são os operadores de transporte colectivo em Moçambique.

Portanto, no caso destas empresas, há uma dissociação possível entre a realidade urbana de um lado e a realidade empresarial do outro lado (Cabanes, 1996: 74). Não se trata de empresários modernos (Cabanes, 1996: 14). As respectivas empresas não são uma via para a inovação. As suas actividades não têm as características de um trabalho do tipo industrial. Os seus agentes se estabelecem em harmonia com os modos de produção e as actividades habituais locais (Cabanes, 1996: 11). Aliás, Cruz (2006: 158), chama a atenção que numa organização pode existir uma forte cultura que consegue superar as várias subculturas, “se toda a organização viveu experiências comuns”.

As dificuldades estruturais e de gestão das empresas privadas podem também ser observadas com a ausência de auditorias que poderiam detectar os disfuncionamentos internos e externos, entre outros aspectos (Barbieux, 1998: 22).

Há, portanto, no sector do transporte colectivo privado em Moçambique, empresários sem empresas. Aliás, é comum no sector empresarial encontrar unidades formais e juridicamente constituídas como empresas ou sociedade mas que não detêm, de facto, essa forma: “os empresários individuais ou os profissionais liberais são empresas mas, frequentemente, a sua actividade não assume a forma jurídica de sociedade” (Amaral; Loucã; Caetano; Fontainha; Ferreira e Santos, 2007: 20), embora, Bilhim (2009: 78); refira que “o trabalhador independente – por vezes, chamado “trabalhador por conta própria”, “autónimo”, ou em “auto-emprego”, é “simultaneamente um empresário”.

Aliás, a constituição de grande parte delas não obedeceu rigorosamente a critérios micro – económicos básicos para a instalação de um negócio. Não obedeceram um pré-estudo de viabilidade, a visão de mercado com destaque para o estudo da competição, a dimensão dos meios de trabalho, recursos humanos, a localização estratégica, as rotas, e outros aspectos mais específicos como avaliação do período de recuperação do investimento, tendo em vista a vida útil do equipamento, a análise da taxa interna de rendibilidade e comparada ao custo de oportunidade, entre outros aspectos (Antoine, 1998: 57).

Na generalidade, os operadores trabalham na perspectiva do presente, sem uma clara ligação com os mercados e o enfoque real na demanda. Isto é, há uma fraca ou inexistente cultura de planificação, como instrumento de trabalho e uma verdadeira linha de orientação

das acções de acordo com as reais necessidades, o que afecta programas específicos de trabalho, visto que o transporte colectivo tal como o de mercadorias constitui, pela sua natureza específica, um dos meios de locomoção de grande alcance social e, por consequência, com grandes implicações na actividade económica da sociedade. Daí que a sua planificação e execução deve ter em conta o desenvolvimento socioeconómico que nessa sociedade se opera (Antoine, 1998: 57).

Assim, muitas vezes os problemas que estas empresas enfrentam são resolvidos de uma forma doméstica ou tradicional (Cabanés, 1996: 7). Nota-se “a falta de uma efectiva “cultura industrial” constituída por um conjunto de rotinas, procedimentos e ritmos muito diferentes dos tradicionalmente” adoptados (Reia, 1999: 37).

Assim, uma realidade analfabeta e arcaica, caracteriza o transporte colectivo, incluindo o perfil quer dos condutores, quer dos operadores, factor condicionado pela ânsia destes em pagarem salários baixos ou gastarem o mínimo pelos serviços. Este funcionamento arcaico e moderno, não sendo irracional constitui uma resposta social possível ao estado da sociedade ou do mercado, embora se tenha a consciência de que o arcaísmo, baseado num determinado tipo de relações sociais, quando aliado a uma actividade produtiva fiável, não é de todo incompatível com um bom resultado em termos de renda, mesmo dando sinais de uma certa criação ou recreação que, estrategicamente, é concebida pelo seu proprietário (Cabanés, 1996: 9).

Portanto, a questão não se coloca ou se observa num prisma de confronto entre o arcaico e o moderno mas sim, a evidência, ao observar de uma forma isolada da característica de uma empresa: o modo de recrutamento do pessoal, o tipo de hierarquia, os salários e as condições do trabalho, as técnicas utilizadas, entre outros aspectos, permitem caracterizar este aspecto (Cabanés, 1996: 8).

Assim, estas empresas não são mais do que um meio para a reprodução salarial por parte dos empregados e da renda por parte dos proprietários (Cabanés 1996: 65; Barbieux, 1998: 23). O objectivo é criar trabalho e não acumular capital. Não há contratos de trabalho para os motoristas e conseqüentemente os operadores não fazem o pagamento dos encargos sociais (Antoine, 1998: 57), uma situação que os leva a procurarem sempre obter o maior rendimento possível, reduzindo ao mínimo as despesas e trabalhando sem horários predefinidos (Matos, 2011: 11).

Por exemplo, embora o encurtamento de rotas seja considerado como sendo um problema de atitude e de comportamento das tripulações dos “*chapas*”, indicações da polícia de trânsito demonstrem que na maioria dos casos, quando os “*chapas*” são apreendidos por

esta unidade devido a várias transgressões, quem geralmente paga as coimas são os proprietários o que pressupõe que os mesmos são coniventes com o problema:

tenho as minhas dúvidas em relação a inocência dos proprietários dos “chapas”. O que acontece é que são eles mesmos que vão pagar as multas e procuram a todo o custo ilibar os seus motoristas quando se envolvem em acidentes ou outras contravenções ao código de estrada... os patrões são os que mais visitam a polícia para regularizarem certas infracções cometidas pelos seus motoristas¹⁴⁴.

O contexto actual, parece dar razão a Vieira (1991: 75-76), quando defende que as “sociedades subdesenvolvidas, são sociedades em que o imediato se sobrepõe sistematicamente ao fundamental, assim desprezando a acumulação e o investimento em favor do prazer do momento ... são sociedades em que o fatalismo e a tradição prevalecem contra a inovação e progresso”. Os operadores não procuram o que é necessário para a produção; não transformam os inputs em outputs e não oferecem apoio directo a outras funções do desenvolvimento da actividade (Bilhim, 2008: 157 – 158).

Os operadores ou empresários não têm em conta que, de acordo com a metáfora orgânica, as organizações são entidades complexas, com ciclos de vida, cujo objectivo fundamental (mais do que as metas operacionais da metáfora mecanicista de maximização do lucro) reside na sobrevivência e que “não interessa ganhar a curto prazo e obter elevadas taxas de rentabilidade para se perder tudo mais tarde, com a falência da empresa” (Bilhim, 2008: 56).

Uma explicação para esta situação, como se observou, deve-se ao facto de, em parte, os agentes terem se estabelecido sobre um mercado constituído localmente antes de crescer ou se impor de uma forma progressiva.

As causas deste fenómeno vão desde o limitado encorajamento de modelos de formação virados para o auto-emprego e desenvolvimento de competências profissionais; longos anos de incentivo e de predomínio da formação académica generalista; estagnação das escolas técnicas e vocacionais; fragmentação institucionais e de políticas de desenvolvimento da força de trabalho, entre outros aspectos. Este constitui um dos equívocos dos diferentes governos de Moçambique: não foi incentivada da mesma forma a formação de quadros técnicos médios, em ciências físicas e humanas e os do ensino geral (Silveira e Cocco, 2013: 42). Tal como reconhece a Resolução 37/2009 (63) “a formação levada a cabo nas escolas do

¹⁴⁴ Agentes da polícia de trânsito em entrevista ao Jornal Notícias, 02/06/12. Embora os operadores se defendam retorquindo que as metas impostas podem e muito bem ser cumpridas sem que haja necessidade de encurtar rotas ou infringir as regras pois, caso a viatura seja alvo de uma multa o responsável pelo seu pagamento é o próprio condutor.

Estado e do Sector Privado tem orientação para formar quadros quase que exclusivamente para serem empregados de terceiros”.

Aliás, um estudo levado a cabo pela Associação Industrial de Moçambique (AIMO) em 2012, sobre *Candidatos a Emprego no Sector Industrial Moçambicano*, em 174 empresas do ramo industrial referia que cerca de 90% de candidatos a emprego apresentavam habilitações literárias inferiores à 9ª classe do ensino secundário geral pelo que a falta de mão-de-obra qualificada ou com experiência profissional afectava negativamente o desempenho produtivo da generalidade das pequenas e médias empresas do ramo industrial e outros serviços.

O estudo constatava que este cenário era motivado pelo facto das escolas técnicas no país encontrarem-se num estado desolador, sub-aproveitadas e pouco integradas com o sector privado e informal, salientando que a formação de professores para o sector industrial e técnico fora praticamente abandonada. A título de exemplo, recursos financeiros encaminhados para o ensino técnico profissional e vocacional tinha variado no período compreendido entre 2006 – 2010, entre 4% e 9% do total do orçamento do Ministério da Educação, contra cerca de 60% para o ensino geral e 16% para o superior.

Quadro 83. Moçambique: número de Estabelecimentos de Ensino, 2011 (Ensino Secundário Geral versus Ensino Técnico-Profissional)

Ensino Secundário Geral	Ensino Técnico-Profissional
412	18

Fonte: INE, 2012: 23.

Portanto, apostou-se num sistema educacional sem uma ligação directa com as necessidades económicas para além dos baixos níveis de investimentos no sector técnico; isto é, os empregos pouco têm a ver com as qualificações (Subrata, 1995: 26).

Evidentemente, estas limitações institucionais também determinam que o quadro de profissionais para os diferentes sectores seja débil e prevaleça algum grau de suspeita no que se refere às competências profissionais exigidas pela força de trabalho disponível para os mesmos.

Neste sentido, se a colonização não favoreceu o processo de formação de iniciativas empresariais no sector do transporte colectivo, particularmente por parte da população autóctone, a independência, a modernização política, o ajustamento estrutural e o investimento estrangeiro, não alteraram de forma significativa este contexto. Privilegiaram o Estado e as multinacionais, e em parte, contribuíram fortemente para a informalização no sector do transporte colectivo.

Uma outra provável explicação para este contexto é o facto do Estado moçambicano no pós-independência ter controlado toda a actividade económica, substituindo qualquer iniciativa individual. A produção colectiva, as cooperativas e outras iniciativas colectivas, que se beneficiavam da maior parte dos recursos do Estado, deixavam pouco espaço para o desenvolvimento do sector privado. Assim, a predominância do sector público no pós - independência teve e tem ainda um peso considerável sobre as condições de constituição de empresas privadas nesta área.

Assim, a combinação destes factores, em parte, influenciou a constituição actual do modelo de transporte colectivo em Moçambique e a sua cultura organizacional que

é o padrão de pressupostos básicos (basic assumptions) que um grupo inventou, descobriu ou desenvolveu ao aprender como lidar com os problemas de adaptação externa e integração interna e que funcionam suficientemente bem para serem considerados válidos e ensinados a novos membros como forma correcta de perceber, pensar e sentir em relação a esses problemas;

tal como se observa com a herança cultural que é transmitida as novas gerações nas diferentes sociedades: “padrões comportamentais que são transmitidos aos novos membros” (Cruz, 2006: 157 – 159).

O contexto económico e político perpetua este contexto que impede a modernização do sector. A generalização e a perpetuação de uma forma peculiar de organização de recursos em vez de privilegiar a sua reprodução, constituiu um enclave a uma recomposição generalizada das relações sociais e redistribuição do poder (APGEI, 2006: 11).

Aliás, Domingues (2003: 152), chama atenção que

as empresas institucionais procuram a sua legitimidade por adaptação as mudanças da envolvente. Como tal, a sua estratégia, mesmo que explicitada, não persegue, como primeira preocupação, eficiências concretizadas em resultados objectivados pela lógica do negócio, mas sim a legitimação interna e externa da sua conduta, a qual se deve conformar com as normas e as expectativas sociais. As organizações são, assim, configuradas pelo ambiente institucional que as envolve, sendo as ideias relevantes as que forem adaptadas como “modos de actuar” por outras organizações do mesmo tipo”. “Para os institucionalistas, as características das organizações derivam do facto de estas “constituírem objectos culturais imbuídos de significado. São produzidas e reproduzidas por indivíduos envolvidos na construção da realidade institucional, tendo por base o quadro cultural de que dispõem.

Assim, o operador local está longe, de facto, de ser considerado empresário.

Contrariamente ao que afirma Bilhim (2008: 157-158), os operadores são influenciados pelo modelo que está em “voga” que não envolve qualquer tipo de inovação, o que significa que eles ou as respectivas organizações não englobam nenhum dos cinco elementos básicos, daquilo que designa como modelos-tipo, nomeadamente, (i) o vértice

estratégico, (ii) tecnoestrutura, (iii) equipa de apoio, (iv) nível intermédio e (v) centro operacional.

Na maioria ou em quase todas transportadoras, com excepção das estatais, não há um organograma com responsáveis de sectores ou departamentos. No geral e na sua globalidade, as PME em Moçambique, com maior incidência no sector dos transportes, demonstram carências estruturais e colaterais, nomeadamente, capacidade de gestão, desenvolvimento de negócios, apesar de, como visto no Quadro 59, representarem cerca de 98,6% do número total (28.474) de empresas registadas no país, empregando cerca de 42,8% da força de trabalho formal (DNI, 2008 – 2011: 5).

Bilhim (2008: 23), faz referência ao facto de um dos particulares interesses da história da gestão ser a questão da estrutura organizacional, nomeadamente, o organograma das relações formais, as obrigações e manuais de procedimentos: “a estrutura organizacional constitui um conjunto de variáveis complexas, sobre os quais os administradores e gestores fazem escolhas e tomam decisões ... e estabelece os mecanismos formais de coordenação e controlo”. Segundo Bilhim (2008: 76), “a gestão é equivalente à tomada de decisão” e, no seu processo, ela conhece três estádios: i) informação – “descoberta de oportunidades para que uma decisão tenha lugar”; ii) – concepção: “invenção, desenvolvimento e análise de possíveis cursos de acção”; iii) – escolha: “selecção de um particular curso de acção de entre os que se encontram disponíveis”.

Não existe assim, em muitas das empresas, uma cultura empresarial – e muitos dos proprietários não passaram pela área dos transportes, o que os leva a cometerem ou viverem permanentemente em erros, principalmente na gestão. Como sublinhou o operador Victor Chico, “a única pessoa que toma decisões na minha empresa sou eu. Eu sou responsável. Os motoristas e os cobradores devem, apenas, obedecer as minhas decisões”.

Por exemplo, grande parte dos operadores parece não ter a noção que embora os veículos pequenos sejam mais fáceis de reparar e exigirem menos investimentos na formação dos recursos humanos, em contraponto, os custos de exploração no que se refere lugar-km-preço, são geralmente mais elevados que os veículos com uma grande capacidade. A observação da matriz dos custos a longo prazo, parece assim não constituir um objectivo prioritário (Barbieux, 1998: 24).

A ausência de estudos é uma realidade ao nível dos operadores do transporte colectivo e, aparentemente também ao nível do sector estatal. Este posicionamento é consubstanciado pela visão do operador Ernesto Martinho Chitumba quando questionou: “diga-me lá, que segredo existe neste negócio? Toda a gente vê que não há segredo nenhum. Há falta de

transporte e o que as pessoas querem é um carro para viajar e nós disponibilizamos esse meio. É por essa razão que continuo a questionar, sinceramente, com esta simples carrinha, tenho que emitir bilhetes para todos os passageiros?”. Aliás, o Director da EMTPUN recordou que, na actividade de transporte colectivo, momentos houve em que, praticamente, todo interessado desenvolveu a actividade sem que a viatura fosse ou estivesse vocacionada para a actividade de transporte de passageiros. Observou que algumas viaturas faziam e fazem um duplo trabalho (carga e passageiros) e foi um sector que sempre enfrentou problemas de conhecimento da área de trabalho por parte dos operadores, nomeadamente, problemas de gestão, excesso de carga ou de passageiros, o que contribui sobremaneira na destruição quer das vias quer das próprias viaturas, situações que apenas no contexto actual o regulamento dos transportes pretende dar respostas.

Quer parecer que o que caracteriza a planificação das actividades é apenas a aquisição de viaturas, sem o visionamento de estratégias num meio ambiente incerto quando, nos processos económicos de desenvolvimento, o planeamento das expectativas é um factor de importância decisiva (Voigt, 1964: 52).

Este contexto foi reconhecido pelo Chefe do Gabinete de Planificação e Estatística da EMTPM quando referiu que, naquela empresa não se observavam estudos em relação as possíveis necessidades para o reforço, por exemplo, da frota; o tipo de frota ou autocarro que se pretende – tudo era feito sem qualquer tipo de avaliação. Observou que mesmo o Governo Central quando faz a aquisição de autocarros não faz nenhuma consulta para averiguar se os técnicos das diferentes empresas conhecem as marcas e se existe capacidade local para manutenção, entre outros aspectos.

Aliás, o Director da EMTPN referiu que, mesmo tratando-se duma empresa pública/estatal enfrentava problemas de gestão, por exemplo, da frota. Segundo o Director, quando a EMTPN recebeu os 8 autocarros, todos, ao mesmo tempo, foram colocados a percorrer as diferentes rotas, sem que se tenha reservado um único para eventuais emergências ou para quando uma das unidades fosse para a manutenção. Observou, por outro lado que, desde a constituição da empresa, recebeu autocarros mas, nunca recebeu, por exemplo, uma viatura pronto-socorro.

Não há, portanto, uma projecção em termos de investimentos o que teria efeitos na componente de recursos humanos, uma vez que, no contexto actual “as empresas e organizações, ..., perante a complexidade e incerteza de uma economia internacionalizada, onde são alvo de concorrência, necessitam de recursos humanos que possam adaptar-se aos imprevistos e às mudanças organizacionais e de mercado” (Esgaio, 2010: 429).

Muitas empresas de transporte colectivo não têm ou não seguem uma metodologia de avaliação dos seus resultados, estratégias ou programas de acção, com ajuda de auditorias ou balanço anual – aspectos que permitiriam avaliar o impacto económico, quer no que se refere as acessibilidades do sector em si, quer no seu crescimento macroeconómico, na promoção do emprego, nas possibilidades de negócio, na qualidade dos serviços e na competitividade. Como sublinhou o operador Victor Chico, “esse é um aspecto que não merece muita discussão. Eu sei qual é a minha receita diária e o que faço com ela. Diariamente faço o meu balanço e defino as minhas prioridades, na aplicação do que ganho”.

A inexistência de políticas e métodos de gestão correctos nas diversas empresas de transporte colectivo, constitui assim um dos factores que também tornam o sector deficitário, facto que tem condicionado o seu próprio desenvolvimento.

Para alterar este contexto, o recurso no qual se deve investir é o capital humano. Há uma necessidade de uma política de formação para que se transforme a mentalidade dominante. Torna-se assim indispensável a difusão de noções úteis através das actividades escolares técnico profissionais (Moreira, 1962). Aliás, “para mudar uma organização é essencial mudar a sua cultura” (Cruz, 2006: 159).

Como sublinha Matos (2011: 41), o transporte colectivo é uma actividade complexa e cara e para ser adequadamente prestado, exige determinadas condições, de entre elas i) a capacitação e treinamento constantes, ii) altos níveis de eficiência e eficácia, iii) embora a profissionalização não exija, necessariamente, a formação de empresas, é desejável que tal se observe, iv) o operador individual pode exercer um papel, desde que devidamente capacitado, treinado e submetido a regras bem definidas (horários, rotas, tarifas, entre outras).

Mostra-se assim, como sendo necessário, adequar a oferta educativa às efectivas e reais necessidades do mercado, criando um contexto em que o trabalho ordenado constitua uma medida de valor (Sousa, 2006: 39), recorrendo-se a um modelo empresarial clássico fruto de uma recomposição interna e não como um resultado de uma imposição externa (Cabanes, 1996: 86).

O pretendido equilíbrio apenas pode ocorrer se todos os agentes e actores do grupo/região estiverem claramente informados de uma forma simultânea do modelo e da alternativa preferida para o mesmo, embora se reconheça que a empresa recusa modelos culturalistas (Cabanes, 1996: 86).

Sem esse trabalho, o país continuará a ter os indesejáveis, e muito dispendiosos, resultados não só no sector, como também continuar a apostar num sistema educacional secundário e médio generalista que não arrasta consigo quadros intermédios e de técnicos nas

diferentes áreas do desenvolvimento. O investimento em capital humano é, pois, uma fonte importante para o crescimento económico, e para tal é necessária uma ligação permanente entre o ensino e o sector empresarial.

5.5.10. - Ordenamento do território

A referência ao ordenamento territorial deve-se ao facto do território ser o suporte de todas as actividades humanas. A terra, constitui um bem importante e pressuposto base do processo de governação e gestão do desenvolvimento (Condesso, 2005: 48).

Aliás,

o ordenamento do território efectua um corte transversal que afecta todas as actuações públicas com incidência territorial (Condesso, 2005: 48). O grande objectivo da política de ordenamento do território é a integração de todas as acções promovidas pela Administração Pública, de modo a garantir o desenvolvimento territorial sustentável, integrado e harmonioso entre as diferentes regiões, trazendo medidas equilibradoras (Condesso, 2005: 28 e 47).

O ordenamento e a planificação económico-social são instrumentos da política de desenvolvimento, servindo esta para responder à questão «para quê» fazer, enquanto o ordenamento também serve para dar a resposta sobre «onde» fazer e o planeamento responde à pergunta «como» fazer (Condesso, 2005: 52).

De acordo com Spence (1998: 18), o uso da terra é o principal determinante na procura da mobilidade. Há, portanto, uma relação directa entre o transporte e a forma da estrutura do uso da terra. A procura da mobilidade é o reflexo da distribuição das actividades no território e uso que estas fazem da terra. O determinante primário desta é a facilidade de transporte/acessibilidade na localização e natureza das oportunidades de desenvolvimento (Bullard e Johnson, 1997: 7; Mohring, 1994: ix; Castro, 1980: 92; OCDE, 1977: 8).

No caso de Moçambique, o país dispõe de uma Lei de Terras mas não um ordenamento territorial. A terra é propriedade estatal desde as nacionalizações de 1977. A sua gestão é feita com base na Lei Nº 57/2003 de 1 de Outubro, resultado da revisão da Lei Nº6/79, que prevalecia desde a independência. As alterações nela introduzidas foram justificadas como uma forma de adequar as mudanças socioeconómicas e políticas observadas no país, assim como assegurar o acesso a terra, não apenas aos moçambicanos mas também aos investidores estrangeiros.

No entanto, apesar de Moçambique ter uma multiplicidade de leis, com a terra no seu horizonte, nota-se que ainda faltam "instrumentos orgânicos de articulação das políticas ordenamentais" (Condesso, 2005: 12), ou por outra, os actuais sistemas de gestão territorial

não estão aptos a mediar e realizar o processo de integração nacional, que possam responder à coesão, sendo eles mesmos, objectivo e motivo de reflexão (Condesso, 2005: 27 - 29).

No contexto actual, em Moçambique, apenas existem alguns planos de ordenamento territorial ou planificação territorial estratégica nalguns municípios¹⁴⁵ mas não um ordenamento territorial global, “de uma política estratégica, indicativa, de desenvolvimento espacial, que se pretende um referencial comum para todo o território nacional” (Condesso, 2005: 15), num contexto em que a terra é uma área com elevado nível de conflitualidade, facto que um ordenamento territorial, decisivamente, contribuiria para a sua redução, tendo em conta que no país, no global, a densidade populacional é muito baixa, o que significa que existe muito espaço para o desenvolvimento de várias actividades, desde as agrícolas, industriais, turísticas, agro-pecuárias, habitacionais, entre outras.

Não raras vezes, os investimentos, em diversos sectores, entram em choque entre si, exigindo a movimentação de inúmeras infra-estruturas socioeconómicas e culturais, machambas, famílias, pois são projectos alheios a um ordenamento territorial, concorrendo para o dispêndio de elevados recursos financeiros.

Aliás, “um bom ordenamento do território é sintoma de um Estado que, menos gastador, impõe uma menor sobrecarga aos contribuintes, porque implica uma boa gestão de todos os recursos” (Condesso, 2005: 16), mesmo tendo em conta que “a gestão territorial põe permanentemente em causa o próprio planeamento, de tal forma que o Ordenamento do Território nunca se encontrará plenamente realizado” (Condesso, 2005: 41). Como referem Azzoni e Haddad (2010: 39) “a distribuição das actividades no espaço reflecte um conjunto de vantagens comparativas passadas e presentes, podendo alterar-se no futuro em função de factores económicos que afectam a competitividade das regiões”.

Eis alguns exemplos desta situação:

¹⁴⁵ Moçambique tem 128 distritos, sem contar com os distritos urbanos da cidade de Maputo, contanto, entretanto, apenas com 53 municípios.

Quadro 84. Algumas consequências da inexistência de um ordenamento territorial em Moçambique

Projecto	Número de famílias/infra-estruturas movimentadas	Custo do reassentamento	Financiador
Carvão de Moatize – bairros de Mithete, Bagamoyo, Chipanga e Malambwé	1.313 famílias		Companhia brasileira Vale do Rio Doce
Construção da 2ª ponte sobre o rio Zambeze na cidade de Tete	Movimentação de 50 famílias que se encontravam no trajecto da ponte	159 milhões de meticais na construção de 50 casas e quatro milhões de meticais na indemnizações pela remoção dos campos de cultivo	Governo de Moçambique

Construção de segunda faixa de rodagem da Avenida Joaquim Chissano	113 residências destruídas, assim como a destruição dos campos de produção de hortícolas na cintura verde da cidade, retirada de postes de transporte de energia eléctrica e dos colectores para a captação das águas residuais antes erguidos no mesmo espaço, entre outras acções	Indemnizações, dependendo da avaliação feita a residência de cada família	Município de Maputo
Construção da Circular de Maputo	No seu traçado, afectou 256 famílias; afectou total ou parcialmente 2090 infra-estruturas públicas e privadas, incluindo redes de abastecimento de água e electricidade, habitações e lojas, 819 machambas e 422 túmulos	\$ 40 milhões	Governo de Moçambique
Reconstrução da Av. Julius Nyerere – Maputo	Transferência de 43 famílias das 63 afectadas	4,9 milhões de meticais	Banco Mundial e Município de Maputo
Reabilitação e expansão das valas de drenagem da cidade de Quelimane	Movimentação de 370 casas	\$ 2 milhões	Millenium Challenger Account Moçambique
Construção do terminal de exportação de carvão mineral de Nacala-à-Velha, Nampula	47 cemitérios comunitários		Governo de Moçambique
Construção do regadio de Chimunda em Govuro, Inhambane	80 famílias		Governo de Moçambique
Construção das valas de drenagem na cidade da Beira	35 famílias	\$ 55 milhões	Banco Mundial
Requalificação dos bairros da Maxaquene, Chamanculo, Xipamanine e Mafalala em Maputo		\$ 200 milhões	

Fonte: Notícias, 09/12/09, 11/01/10, 12/01/10, 12/05/12, 07/06/12, 13/06/12, 15/06/12, 07/11/12, 08/11/12, 05/03/13, 27/03/13, 08/04/13, 18/04/13, 23/05/13, 12/06/14, 27/06/14, 30/06/2014; médiaFax, 26/04/12.

Como observam Silveira e Cocco (2013: 50), este “é o preço pago pelo laissez-faire”, daí a necessidade de um ordenamento do território para a “implementação de equipamentos e infra-estruturas colectivas”.

Um outro exemplo pode ser observado no processo da construção de um novo aeroporto internacional em Tete, previsto para 2023, na sequência de transferência do actual, situado em Chingodzi, altura em que a exploração mineira atingirá a sua área actual. Assim, em 2010, foi assinado um memorando de intenções nesse sentido entre o Governo moçambicano e a *Companhia Rio Tinto* (O País, 20/06/2014; Notícias, 29/06/14).

Assim, a ausência de um plano de ordenamento territorial não permite que o país tenha um guião uniforme sobre a utilização da terra, elegibilidade de actividades e sua aplicabilidade nas diferentes regiões, de forma a evitar implicações negativas tanto no que se refere ao sucesso dos investimentos assim como na manutenção e defesa dos ecossistemas.

O crescimento demográfico acelerado, com maior incidência nos centros urbanos leva a uma ocupação muito densa e desordenada do solo “sem qualquer ordenamento e sem criação de infra-estruturas urbanas”, reflectindo-se nos problemas de transporte urbano (Gomide e Galindo, 2013: 28).

O fluxo demográfico caracteriza-se por uma ocupação desordenada, para além de criar vários problemas que vão desde a erosão dos solos, difícil transitabilidade, principalmente nos bairros suburbanos e do saneamento do meio. Parte considerável da expansão faz-se em zonas impróprias para habitação, como é o caso das cercanias de cemitérios, zonas pantanosas, propensas a erosão e inundações, entre outras, o que leva ao agravamento das condições sociais e ambientais, sendo “a circulação e a instalação de infra-estruturas muito problemáticas, tornando as condições de vida dos seus moradores ainda mais precárias” (Araújo, 2005: 218).

Consequentemente, as estruturas físicas da extensão das urbes “carecem de integração e de modernização” (Wilheim, 2013: 13), e o transporte colectivo “não consegue se antecipar ou ser implementado de concomitante à urbanização” (Silveira e Cocco, 2013: 49). Em muitas áreas de expansão observa-se que, para além de não existirem estradas em condições, na maioria dos casos não estão projectadas, factor que pode acrescer dificuldades futuras no concernente ao estabelecimento de uma rede de estradas que possa impulsionar o desenvolvimento das cidades e do país em geral. Claramente se observa que o sector não está a acompanhar o crescimento que o país regista, principalmente, nas grandes cidades.

Aliás, em Junho de 2012, na busca de soluções para a crise do transporte colectivo ao nível da cidade de Maputo, o Vereador do pelouro de Transportes e Trânsito no município local, reconhecia que a solução não passava tanto pela importação de novos carros, mas sim por uma gestão multifacetada e devidamente planificada para características típicas de uma cidade que tendo sido concebida para cerca de 200 mil habitantes albergava cerca de dois milhões e que o rápido crescimento populacional não era acompanhado pelo crescimento infra-estrutural, especialmente no que se referia a abertura de novas vias de circulação automóvel.

Portanto, existe um desfasamento entre a política de transportes e o ordenamento urbano e territorial. Ainda que todas elas respondam, em ultima instância, uma mesma lógica

global (Castro, 1980: 181), e apesar de se ter a consciência de que várias questões relacionadas com o território e o meio ambiente devem ser observadas ou resolvidas com políticas específicas (Deakin, 1998: 66).

Assim, a falta deste elemento constitui um obstáculo na exploração dos serviços de transportes colectivos, um vazio que se mantém com consequências negativas para o desenvolvimento em geral e do sector dos transportes em particular.

Parece não se ter em conta que à medida que as cidades vão crescendo são também acompanhadas pelo aumento do número de viaturas, quer de indivíduos, de instituições particulares, quer do próprio Estado e, a ausência de planos de ordenamento do território agrava o problema de congestionamento nas poucas rodovias, principalmente no meio urbano, o que, até certo ponto, demonstra que a gestão territorial em Moçambique não contribui plenamente para o desenvolvimento harmonioso e, de uma forma particular, na implementação de uma estratégia de desenvolvimento das actividades produtivas de uma forma sustentável, em particular, para o sector do transporte colectivo.

O ordenamento territorial, constitui, assim, uma saída para a viabilização da estratégia de desenvolvimento sustentável do sector dos transportes de superfície. A sua ausência tem implicações na organização do sector, no desenvolvimento e na redistribuição das infra-estruturas; concorrendo para que algumas regiões sejam caracterizadas pela inexistência de condições objectivas para o desenvolvimento de diferentes actividades como é o caso do transporte colectivo, constituindo este o elemento-chave numa política de desenvolvimento e do transporte em particular.

Aliás, o desenvolvimento económico e desenvolvimento infraestrutural de uma forma sustentável, são dependentes de um ordenamento territorial, que pode concorrer para a integração do país como um todo, permitindo ao Governo fazer face ao desafio do desenvolvimento.

Um desenvolvimento sustentável significa a implementação de processos de planificação que favoreçam o desenvolvimento ordenado e concentrado das actividades nos espaços, criando condições que permitam orientar o maneio e a tomada de decisões nas matérias, garantindo o seu desenvolvimento a longo prazo e a continuidade dos processos evolutivos (Bertoni, 2008: 159).

Neste contexto, o ordenamento territorial constitui um elemento essencial dentro de uma estratégia global visando fazer de Moçambique um espaço cada vez mais competitivo e solidário dentro de uma perspectiva de desenvolvimento durável (Duchène, 1998: 54).

5.5.11. - A disponibilidade de recursos humanos nas instituições públicas

Um outro constrangimento a apontar é a fraqueza no que concerne a formação e capacitação dos funcionários públicos, agentes do Estado e suas lideranças, num contexto em que “quaisquer acções ou omissões da Administração Pública têm impacto económico alargado e decisivo na modernização do país e no bem-estar dos cidadãos” (Correia, 1998: 13).

Nas instituições públicas, a organização é frágil, personalizada e centralizada, situação que concorre para uma excessiva burocracia. As pessoas, várias vezes, tomam medidas sem saber as razões.

Não há, em grande parte das instituições públicas, organização, estrutura e um ”*staff*” fortes, e a gestão de toda uma componente relacionada com o desenvolvimento é feita nessa base, o que não oferece tranquilidade, com efeitos no desenvolvimento do país. Poucos distritos ou municípios em Moçambique dispõem de capacidade para planear e gerir as actividades de forma clara e transparente, assim como de observar os aspectos qualitativos da mesma (Silveira e Cocco, 2013: 45).

Esta situação pode ser observado na tomada de diferentes medidas administrativas sem que se tenham levado a cabo estudos prévios, sendo exemplo disso, a não emissão e renovação de licenças para os “*mini-buses*” de 15 lugares nas principais urbes, o que agravou em vez de resolver a oferta de transporte colectivo.

Um outro exemplo pode ser observado no programa de manutenção das estradas urbanas no ano de 2011, nos municípios das províncias de Cabo Delgado, Nampula e Niassa onde, dos 21,9 milhões de meticais disponibilizados pelo Governo central, até o mês de Julho, apenas 8,2 milhões tinham sido utilizados, tendo sido apontadas as causas da fraca efectivação de desembolsos e acesso aos fundos, a inexistência de planos anuais de actividades aprovadas pelas respectivas assembleias municipais, o não processamento devido dos mapas de solicitação de envio de fundos, incorrecta e irregular prestação de contas, critérios de atribuição dos tectos orçamentais, procedimentos de planificação, contratação de obras e serviços, entre outros procedimentos técnicos e administrativos indispensáveis (Notícias, 29/07/11). Observando-se assim que, por vezes, não é tanto a escassez de recursos financeiros que constitui problema mas também a falta de gestores competentes.

Este contexto, por outro lado, influencia a fraqueza na disponibilização de informação estatística harmonizada e detalhada, que permita observar a evolução das actividades, as necessidades dos diferentes sectores, as oportunidades, relevância, comparabilidade, entre

outros aspectos. Aliás, uma observação atenta demonstra que a estratégia do país no que se refere ao transporte colectivo não se centra na dicotomia que deve existir entre as necessidades e o contexto, com informação sistematizada para facilitar o processo de tomada de decisão e, conseqüentemente, de desenvolvimento/governança.

Por exemplo, o conhecimento real das necessidades em termos de número de passageiros, constitui uma condição indispensável para a realização conseqüente do transporte. Apenas conhecendo com o mínimo de rigor o número de habitantes em cada região, escola, unidade industrial, hospital entre outros centros de actividade social e económica, é possível planificar e distribuir racionalmente os meios disponíveis.

Na verdade, a fragilidade institucional contribui para o surgimento de problemas estruturais de curto, médio e longo prazos, sob o ponto de vista da planificação do desenvolvimento nos diferentes sectores socioeconómicos. Por exemplo, o Presidente da ASTRA¹⁴⁶ referiu-se ao facto dos taxistas que operam na cidade de Nampula, exercerem a actividade de forma desorganizada e sem a observância do Regulamento de Transporte em Automóveis, aprovado pelo decreto n.º 11/09, de 29 de Maio. A desorganização e a indefinição de tarefas resultava em dificuldades no acompanhamento das actividades. Referia o Presidente da ASTRA que

basta qualquer indivíduo adquirir uma viatura e licencia-la no Município local para iniciar o negócio de táxi, facto que considero contrário ao referido regulamento, que no seu 25.º artigo determina que o número de táxis em actividade no município é fixado pelo Município, abrangendo o território municipal na totalidade. O artigo 26.º do mesmo regulamento refere que a atribuição de licença para o transporte em táxi deve ser feita por concurso público.

Entendia assim o Presidente da ASTRA que a desorganização que se verifica na actividade de táxi deve-se, em parte, à inoperância dos órgãos de tutela, nomeadamente, o Município e a DPTC, que têm responsabilidade na fiscalização da actividade de transporte colectivo.

Portanto, falta de competência técnica, experiência e habilidades de gestão na área dos transportes, motivação, cultura, atitude, disponibilidade de recursos, políticas públicas e instituições, de entre outros aspectos, condicionam e jogam um papel importante na configuração do sistema de transporte colectivo em Moçambique (Subatra, 1995: 33).

Depreende-se, neste contexto, que um dos obstáculos à formulação e implementação de projectos de desenvolvimento sustentáveis é, provavelmente, a ignorância em relação aos processos e dinâmicas do mesmo, decorrente da ausência de recursos humanos qualificados

¹⁴⁶ Em entrevista concedida ao Jornal o País à 23/10/14.

nas diferentes instituições públicas, o que não concorre para o aprofundamento das questões que enfrenta o processo de desenvolvimento e sua compreensão, o que não facilita a melhoria do processo de governação e da coesão política, de forma a torna-las mais flexíveis e capazes de adaptar-se ao território de uma forma mais apropriada, mais receptiva as preferências e necessidades locais e melhor coordenadas. Como referiu o operador Sebastião Matavele,

quase tudo temos de tratar na cidade de Nampula, a capital da província. Nos distritos, com raras excepções em alguns municípios não se consegue explicação ou orientação de tramitação de processos sobre o desenvolvimento da actividade de transporte colectivo. As autoridades que lá se encontram basicamente não dominam a informação e os procedimentos. Isto piora quando vais aos postos administrativos, onde nem sequer se observa a presença de órgão de fiscalização, como é o caso da polícia de trânsito que nem existe. Muitas vezes, a acção de fiscalização é levada a cabo pela polícia de protecção, o que é ilegal.

Este aspecto é exacerbado pelo facto da governação em Moçambique enfrentar várias limitações devido a falta de recursos humanos a altura dos desafios que, para além de insuficientes, a maioria não dispõe de formação especializada. Este contexto faz com que alguns gestores o façam não pelas suas competências profissionais mas por demonstrarem qualidades políticas como membros do partido no poder, quer ao nível central/provincial como ao nível local: “há certamente quadros de perfil médio, na administração pública e no sector empresarial do Estado, que nunca teriam alcançado as elevadas posições na hierarquia que atingiram, se o processo de tomada de decisão fosse a racionalidade técnica, eventualmente, mais susceptível de dar atenção aos problemas locais (nos diferentes domínios) e não a racionalidade política”, o que faz com que, em parte, não procurem encontrar os caminhos para melhor realizarem “a sua missão e obter satisfação pessoal e profissional da sua actividade” (Bilhim, 2009: 120).

Significa isto que o aparelho de Estado quer a nível central, quer nos níveis provinciais e locais, não está devidamente capacitado para corresponder à mesma altura as exigências que a legislação impõe para regular e fiscalizar as actividades, com técnicos e recursos materiais especializados que possam analisar e fornecer informação fiável e actualizada.

O Estado vai, nitidamente, a reboque da pressão exercida pelos intervenientes e a sua capacidade de resposta, quando existe, é muito atrasada ou nunca está à altura da dimensão dos problemas que se multiplicam, não só na sua complexidade como também na sua dimensão.

Aliás, por Estado, entende-se, não somente a administração e a função pública mas também os instrumentos e as organizações que as instâncias políticas utilizam para assegurar o cumprimento das suas decisões (Fraisse, Benetti e Gaulejac, 1987: 26). A posição

intervencionista do Estado implica uma adequada organização dos seus serviços orientada no sentido de satisfazer as finalidades que se atribui (Moreira, 1962: 141).

5.5.12. - Recursos financeiros/financiamento versus Crédito Bancário

Um outro constrangimento apontado no desenvolvimento do transporte colectivo em Moçambique é o fraco acesso a recursos financeiros por parte dos operadores do sector, principalmente, para a aquisição de equipamento de circulação, não se comparando com o investimento ao nível das estradas e outros modos de transporte (Sander e Grall, 1998: 82).

Em Moçambique, para além do sector financeiro e o mercado de capitais serem dominados pelo sector bancário, o mesmo é pouco desenvolvido, não permitindo, o sector privado a recorrer a outro tipo de produtos financeiros para além dos empréstimos. Aliás, muitas vezes, os bancos optam por investir em Bilhetes de Tesouro, financiando ao Estado, o que, em certa medida, prejudica o sector privado¹⁴⁷.

Assim, o florescimento das PME, que representam o principal tecido empresarial, se constrói na incerteza, colocando o país aquém de ter um sector privado vibrante e motor da economia, e que possa construir capacidades internas e sustentar a economia nacional.

Aliás, de acordo com o Director Adjunto da DPPF e os operadores entrevistados, o acesso ao crédito bancário em Moçambique, parece estar fortemente dependente da dimensão da empresa, sendo muito limitado para as PME, para além de estar mais concentrado nos sectores da economia com risco mínimo e retorno rápido, com destaque para particulares e comércio.

A política económica concentra-se na protecção das grandes empresas, com vantagens fiscais e alfandegárias, subvenções e financiamento. É como se o Estado estivesse a espera de um efeito do "*trickle down economics*".

Parece não se ter em conta que o país precisa de um equilíbrio saudável entre os vários segmentos empresariais – grandes empresas e PME – e que todas têm o seu espaço pois cada uma tem as suas valências e valias, desde que bem preparadas para criar valor para os proprietário/accionistas e para a Sociedade (APGEI, 2006: 11).

Segundo a AIMO, as causas do fraco acesso ao financiamento no país, particularmente para as PME, são os custos financeiros elevados associados a uma estrutura bancária

¹⁴⁷ Waldemar de Sousa, Administrador do Banco de Moçambique, em entrevista ao Jornal Domingo, 03/05/13, deu a conhecer que as instituições financeiras continuavam a deter a maior porção dos bilhetes de tesouro em cerca de 97,6%, estando o remanescente na posse das instituições não financeiras.

oligopolística e instituições bancárias orientadas para financiamento de longo prazo (Notícias: Economia e Negócios, 28/01/11: 4-5).

Assim, o limitado performance do país no índice de acesso a financiamento se reflecte de duas maneiras: i) reduzida disponibilidade de crédito e altos custos de acesso a financiamento, associados a estratégias de gestão de risco e, ii) maximização de lucros das instituições financeiras.

Devido, principalmente, a estes dois factores, significativa parte das PME nem sequer tenta contactar os bancos comerciais para a obtenção de crédito, uma vez que as taxas de juro praticadas impedem que os mutuários de pequena dimensão sejam lucrativos e competitivos.

A estrutura do crédito não se adapta assim, as necessidades duma economia em desenvolvimento. Aliás, Mosca em entrevista ao Jornal o País (30/04/14), referiu-se a esta condicionante, como estando por detrás do facto dos investidores recorrerem ao financiamento externo que tem taxas de juro mais baixas: “o capital externo não necessita de investir com a poupança interna porque as taxas de juro são altíssimas dado que o mercado financeiro está distorcido”. Como reafirmou o operador Ernesto Humberto Xavier Estêvão,

“eu, pessoalmente, actualmente, não conheço nenhum operador que comprou viatura com base em empréstimo bancário. Preferimos pagar aos poucos aos revendedores de carrinhas em segunda mão porque aí não há juros, o preço é fixo. Pedir dinheiro ao banco é procurar problemas; eles solicitam muita documentação”.

Devido ao presente contexto, e segundo os operadores entrevistados, é convicção que não haverá operador cuja tesouraria tenha disponibilidade de pagar uma viatura nova a pronto pagamento: “e se não pagamos a pronto, recorrendo a banca para paga-la em dois ou três anos, ela quase triplica o respectivo preço. Aliás, um dos argumentos de Ernesto Humberto Xavier Estêvão é que, “os bancos, constantemente, mudam o valor dos juros. O pagamento do crédito nunca termina”.

Quadro 85. - Taxas de juro médias nominais, 2012

Período	Até 180 dias	181 – 365 dias	2 anos	Mais de 2 anos	Prime rate
Operações					
Activas					
Janeiro	24,05	22,93	23,61	24,05	18,31
Fevereiro	23,49	23,61	23,62	23,86	18,31
Março	23,42	23,33	23,34	23,72	18,00
Abril	22,20	23,04	24,43	24,04	17,63
Maio	22,70	22,57	23,85	23,16	17,34
Junho	22,1	22,05	23,73	23,00	16,97
Julho	22,87	21,90	22,43	22,46	16,55
Agosto	22,55	21,80	22,35	22,29	16,13
Setembro	22,02	21,41	21,75	22,10	15,85
Outubro	20,62	20,34	22,23	21,69	15,70

Novembro	20,88	21,49	21,44	21,38	15,45
Dezembro	20,61	21,38	20,96	21,34	15,16

Fonte: INE, 2013: 37

Assim, as soluções oferecidas pelas instituições, incluindo as de micro-crédito, não contribuem para a promoção da poupança como meio de crescimento do património individual ou colectivo e para melhor suporte de eventuais créditos que venham a ser necessários para o crescimento dos beneficiários¹⁴⁸; embora se reconheça que, em parte, a dificuldade em aceder à créditos bancários deriva, principalmente, da falta de garantias reais a apresentar as instituições financeiras na solicitação dos mesmos, para além do facto de um dos requisitos para tal, a entidade ter um reconhecimento jurídico, isto é, uma existência legal. Por outro lado, a maior parte dos mutuários, apesar de empreendedores, como se referiu, não possuem um sistema de contabilidade organizada, características peculiares dos operadores do sector privado e informal do transporte colectivo em Moçambique.

Aliás, num seminário em Maio de 2014, o IPEME deu a conhecer que apenas 9% das PME eram detentoras de uma conta bancária (O País, 20/05/14).

Este contexto, em parte, aumenta a percepção do risco associado ao sector do transporte colectivo por parte do sector financeiro nacional. Aliás, uma empresa sem uma contabilidade e gestão prudentes, para além de auditorias, dificilmente pode se beneficiar de créditos por parte das instituições de intermediação financeira.

Assim, particularmente no sector do transporte colectivo, grande parte das empresas, incluindo as públicas, não dispõem de condições exigidas para se beneficiar de créditos assim como, para aderir a sistemas de *leasing* junto ao sistema financeiro, o que as poderia livrar da crise em que se encontram mergulhadas. Portanto, a ausência de instrumentos importantes de gestão, como é o caso de relatórios de auditorias, faz com que as instituições financeiras considerem este grupo de empresas como sendo de alto risco e conseqüentemente as restrinja na obtenção do crédito ou façam-no com taxas de juro bastante elevadas, inviabilizando desta forma as suas iniciativas empresariais.

Aliás, um dos argumentos do sector financeiro em Moçambique em relação a esta situação se deve ao facto de observarem-se elevados níveis de crédito malparado: Prakash Ratilal¹⁴⁹, defende que “o juro é elevado em Moçambique porque muitas pessoas e empresas

¹⁴⁸ O investimento privado varia em função da taxa de juro; ela é um factor importante para o nível de investimento empresarial numa economia – o investimento estatal é relativamente indiferente as variações da taxa de juro (Amaral; Louçã; Caetano; Fontainha; Ferreira e Santos, 2007: 63).

não são elegíveis, porque representam um alto risco e o risco tem um custo”; contexto que se observa mesmo quando o Banco Central reduz a Facilidade Permanente de Cedência (FPC) que constitui um condicionante importante para os juros de mercado. Aliás, entre 2012 e 2014, o Banco de Moçambique deduziu a FPC de 15% para 9,5%, o que não teve efeitos nos juros aplicados no mercado pelos bancos comerciais (O País, 27/03/13), embora se reconheça que esta correspondência pode não ser imediata.

Como se sabe, para a atracção de financiamentos, quaisquer que sejam, públicos ou privados, a confiança é, também ela, condição indispensável na promoção destes, quer nacionais e/ou estrangeiros. "Trata-se de uma atitude pró-activa, dinâmica, de empreendedorismo e de vontade de ganhar" (AGPEI, 2006: 12).

Aliás, em Junho de 2012, o Governo ameaçou recolher 50 autocarros concedidos através do FTC à FEMATRO, a título de crédito, pela falta de pagamento das prestações referentes ao financiamento da sua aquisição num valor de mais de 9 milhões de meticais, com tendência ao agravamento¹⁵⁰. Segundo o FTC, a falta de pagamento das prestações estava a impedir o cumprimento do projecto que envolve um valor total de 131,4 milhões de meticais para a aquisição faseada de um total de 400 autocarros para o sector privado pondo em causa a melhoria da disponibilização de meios para o transporte colectivo urbano.

No geral, as PME, diferentemente das grandes empresas, enfrentam dois problemas fundamentais, nomeadamente, a escassez de recursos financeiros e recursos humanos especializados.

Portanto, a limitada capacidade de detenção de garantias bancárias ou comparticipação nas iniciativas ou oportunidades de financiamento por parte das PME, faz com que a maioria delas não consiga aceder ao sistema de crédito. Aliás, Artur Gobe¹⁵¹ apontava esta questão como um dos grandes constrangimentos a implementação do referido projecto.

Assim, este tipo de empresas utiliza os bancos comerciais apenas para efeitos de depósitos.

¹⁴⁹ PCA do Moza Banco, em entrevista ao País, 27/03/13. Posicionamento que foi secundado por Marecos Duarte, Presidente da Comissão Executiva do Millennium Bim, em entrevista concedida ao mesmo jornal aos 08/06/14

¹⁵⁰ Segundo o memorando de entendimento para a compra dos autocarros, a FEMATRO comprometera-se a reembolsar 50% dos juros e 90% do capital, ficando o remanescente sob a responsabilidade do FTC.

¹⁵¹ Gestor do Projecto de Apoio a Competitividade e Desenvolvimento Empresarial, financiado conjuntamente pelo Governo de Moçambique, BM e Cooperação Irlandesa num montante de \$ 4,5 milhões em 5 anos (2010-2014), no qual cada PME pode se beneficiar num máximo de \$ 70.000 e as associações \$ 25.000, em entrevista ao Notícias, 01/06/13.

Normalmente, os operadores iniciam com as actividades investindo em meios, utilizando exclusivamente o seu próprio capital ou contactando fontes de crédito informais, por exemplo, o denominado “*xitique*”¹⁵² ou recorrendo a familiares e amigos, apesar de nestes tipos de crédito, correr-se o risco de cair nas mãos de agiotas, cujos juros reais geralmente são elevados e com prazos de pagamentos bastante curtos, resultando mais caro do que o financiamento oferecido dentro do sistema formal¹⁵³.

Aliás, segundo o citado estudo da AIMO, em 2010, menos de 10% do investimento realizado em capital fixo e circulante pelas PME, provinha do sistema bancário local (Notícias: Economia e Negócios, 28/01/11: 5). Como observou o operador Ernesto Estevão,

aproximar-se ao banco a solicitar um empréstimo para o desenvolvimento desta actividade é o mesmo que cometer um suicídio. Tenho um conhecido que solicitou um financiamento para a aquisição de dois “chapas”; teve acidente com um e o banco, para além de levar o outro, visto que ele não conseguia corresponder com as obrigações mensais, tirou-lhe também a casa que tinha entregue como garantia.

Assim, este constrangimento, em parte, faz com que, por exemplo, não haja empresas de transporte colectivo robustas, com uma abrangência nacional ou mesmo provincial, situando-se portanto, numa intervenção no mercado que pode ser considerada estática, visto que não conseguem expandir e melhorar as suas actividades.

Aliás, no geral, segundo o DNLT-MTC, Moçambique sempre fez investimentos muito reduzidos no sector dos transportes colectivos. Deu a conhecer que apenas ano de 1996, pela primeira e única vez o Governo conseguiu disponibilizar uma linha de crédito mas, para o transporte de carga no centro e norte do país com o apoio do Banco Alemão *KFW*. Para o transporte de passageiros, apenas desde o ano 2011, o Governo tem-se apresentado como avalista dos transportadores através do FTC, disponibilizando apoio com vista a potenciação do sector privado, com incentivos na constituição de associações como é o caso da FEMATRO que, através dela adquiriu autocarros para os seus associados.

Para a sociedade todas estas limitações na capacidade competitiva associada à falta de financiamento reflectem-se na baixa qualidade dos serviços, no baixo nível de adopção de novas tecnologias e, por consequência, nos baixos salários, desemprego, aprofundamento das desigualdades sociais e de rendimento entre os sectores que dominam os investimentos e os

¹⁵² O “*Xitique*” é a designação de uma prática nacional de poupança e crédito rotativo entre os membros de um grupo associado. O grupo ou associação estabelece as regras do crédito, controlam e determinam o valor mensal da poupança e a gestão e destinatário dos valores acumulados.

¹⁵³ Waldemar de Sousa, Administrador do Banco de Moçambique, em entrevista ao Jornal Domingo, 03/05/13, reconhecia a proliferação, em Moçambique, no circuito informal, de agentes actuando a margem da lei, que se dedicavam à concessão de crédito

sectores mais lucrativos ligados ao capital internacional e os outros sectores, como é o caso do transporte colectivo, que se encontram num ciclo vicioso de baixo rendimento e baixa produtividade.

Ligado a este ponto, é a falta de cobertura, ao nível do país das instituições de intermediação financeira, o que concorre para a exclusão de uma grande parte das comunidades no processo produtivo. Muitas comunidades, principalmente as que se encontram em zonas recônditas, contam apenas com a acção de algumas ONG, e instituições de micro-crédito, portanto, instituições que não são intermediárias financeiras convencionais.

Aliás, segundo um estudo levado a cabo pelo Banco de Moçambique versando sobre os Desafios da Inclusão Financeira em Moçambique, até finais de 2012, apenas 63 dos 128 distritos estavam cobertos pela rede bancária. Indicava o estudo que apenas 20% da população adulta era detentora de uma conta bancária¹⁵⁴; o índice de inclusão financeira ao nível do país situava-se nos 13,1%, o que claramente demonstra que grande parte dos cidadãos ainda se encontra excluída do sector financeiro, estando impedidos de aproveitarem as oportunidades para o seu crescimento e prosperidade económica.

Até final do ano 2012, o sector financeiro nacional sob a supervisão do Banco de Moçambique, era composto por 18 bancos, 8 micro bancos, 7 cooperativas de crédito, uma instituição de moeda electrónica, 11 organizações de poupanças e empréstimos e 202 operadores de micro crédito¹⁵⁵.

Neste contexto, o grupo das PME, onde se incluem os operadores de transporte colectivo, é vítima de problemas exógenos e endógenos. Os exógenos resumem-se na exclusão no acesso ao capital para um arranque forte e crescimento, a falta de atenção para as suas necessidades específicas em todas as vertentes do mercado, a linearização das regras e procedimentos, entre este grupo e as grandes empresas, para além da sua menor capacidade de *lobbying* junto do Governo (Costa, 2003: 234), entre outros problemas. Aliás, Subrata (1995: 33) faz referência ao facto de nos PVD, ser recorrente, os governos não criarem mecanismos de incentivos para a prosperidade da classe empresarial emergente, para além de que o alargamento e desenvolvimento do sector financeiro e o conseqüente maior acesso e uso dos serviços por aquele prestado é fortemente dependente da disponibilidade de um conjunto de infra-estruturas, como redes de estradas, energia eléctrica e telecomunicações. A presença destas infra-estruturas, para além de favorecer a implantação de agências bancárias, serve

¹⁵⁴ Número que representava um crescimento considerável visto que em 2005, a percentagem situava-se nos 6% (www.bancomoc.mz consulta efectuada a 07/06/2013).

¹⁵⁵ www.bancomoc.mz consulta efectuada a 07/06/2013.

igualmente de estímulo ao desenvolvimento de diferentes actividades económicas, de atracção de mais investimentos públicos e privados e conseqüente promoção do aumento da produção e do rendimento monetário das comunidades, o que por seu turno contribui para o uso de serviços financeiros, ou seja, para a melhoria da inclusão financeira, e até como recurso a novas tecnologias de informação e comunicação. Portanto, observa-se que existe um certo grau de interligação entre a distribuição da rede de agências bancárias e as infra-estruturas, bem como as actividades económicas. Os factores endógenos estão ligados ao despreparo dos próprios operadores, afectando o seu funcionamento e sua lógica de actuação (Cabanes, 1996: 67). Aliás, a ausência de créditos “facilitados” não constitui “*per se*” o obstáculo ao desenvolvimento acelerado e sustentado do sector nem o mais estratégico pois, mesmo resolvendo-se este, outros ficarão por resolver.

Neste sentido, como defendeu o Director-Adjunto do Plano e Finanças em Nampula, a viabilidade do sector do transporte colectivo e não só, apenas poderá se observar se houver um fortalecimento dos operadores assim como das instituições de apoio à gestão de risco de investimento e crédito, sendo “necessário que o Governo e o sistema financeiro nacional desenvolvam mecanismos que permitam o financiamento na aquisição de viaturas por parte dos diferentes operadores”. A necessidade de dotar as zonas urbanas e rurais, de sistemas de transporte organizados, responde a considerações de carácter económico (Barbieux, 1998: 23).

O sistema financeiro nacional tem, obviamente, um papel importante no financiamento da economia nacional quer pela captação das poupanças nacionais quer recorrendo a financiamentos e apoios externos.

Deve-se estar ciente de que não se pode lutar com eficiência contra o subdesenvolvimento, corrigirem-se os desequilíbrios de desenvolvimento e garantir-se um crescimento económico e progresso social verdadeiros e sustentáveis à margem dos sistemas bancários, de crédito e de seguros para os diferentes sectores.

Os produtos de crédito devem ser desenhados para atender produtores e agentes de pequena, média e larga escala, assim como os sectores familiares e associativos. Aliás, tal como defendeu Joseph Schumpeter, o financiamento é fundamental para que os empresários possam se envolver em “processos de criação destruidora” (Diniz, 2006: 233).

Apenas com intermediários financeiros podem ser ultrapassadas as dificuldades e riscos associados ao financiamento directo, com vantagens para os actores económicos, promovendo uma maior eficiência no sistema económico (Amaral; Louçã; Caetano; Fontainha; Ferreira e Santos, 2007: 142).

Assim, para a circulação e competitividade desejada para o sector, a existência de incentivos de capital é imperiosa, para que os operadores possam expandir as suas actividades e competir com maior eficiência. Enquanto antes se fazia referência do acesso ao crédito porque as fontes eram limitadas, no contexto actual fala-se do seu custo e de produtos inovadores de financiamento às PME, visto que grande parte delas não tem capacidade nem estrutura que lhes permita desenvolver o seu negócio, chegar ao final do ano e apresentar um relatório de contas auditado.

Esta é uma tarefa do Banco Central como garante do sistema financeiro. O seu papel desenvolvimentista resume-se no facto de, nas suas acções, ter de ser catalisador e promotor do que de um participante permanente no capital e na gestão das instituições financeiras. Neste sentido, a queda das taxas de juro pode passar, por exemplo, pela aceitação de mais bancos comerciais no país e a sua expansão para as zonas rurais (Chandavancar, 1994).

A arma fiscal e das autorizações do Banco Central, o instrumento da obrigatoriedade de depósitos constituem vários dos meios económicos para conduzir as instituições financeiras a servirem o país, respeitando os critérios duma economia de mercado que observe o interesse nacional e não apenas aos interesses dos accionistas (Chandavancar, 1994).

Aliás, a lógica da supervisão bancária deriva do facto de que a disciplina de mercado por si própria não ser suficiente para assegurar a segurança e a solvência do sistema financeiro. As externalidades da estrutura financeira não podem ser geradas pelo esforço isolado do sector privado (Chandavancar, 1994).

É necessário assim estimular um espírito empresarial dinâmico tendo em conta as distorções entre os mercados locais, nacionais e internacionais e os imperativos das mudanças internacionais, o que também passa por atrair mais investidores colocando preços justos no mercado.

Este constitui um dos requisitos básicos para uma melhoria do serviço de transporte colectivo em Moçambique.

5.5.13. - Padrões diferentes de viaturas e deficiente capacidade técnica de sua manutenção

A actual mistura de marcas e tamanhos de viaturas, para além de inadequada para os serviços prestados, de certa forma, impede que a manutenção do equipamento fique à responsabilidade dos representantes das marcas que, dedicar-se-iam de forma exclusiva à

actividade de manutenção. Contexto que complica o estado da frota, traduzindo-se negativamente na qualidade dos serviços oferecidos.

Aliás, como salienta Barros (2002: 145) “para além da questão da rede viária na circulação rodoviária, importa destacar a importância dos veículos motorizados como meios de transporte”.

Por exemplo, de acordo com informação disponibilizada pelo seu Chefe do Gabinete de Planificação e Estatística, em Maio de 2013, a EMTPM contava com oito marcas numa frota de 353 autocarros, situação que, na sua opinião, não é saudável para a empresa que se confrontava com a necessidade de ter mecânicos para cada marca de autocarros, o que significa que os mesmos não chegam a se especializar na manutenção duma determinada marca.

Trata-se de um contexto que dificulta o aprovisionamento de acessórios no mercado, o que afecta quer a qualidade dos serviços, quer a imagem do sector, com efeitos negativos no próprio processo de crescimento/desenvolvimento. Aliás, refira-se que os elementos que oferecem credibilidade a qualquer empresa de transporte são os serviços de manutenção e operações.

Aliás, a maior parte dos veículos de transporte colectivo em Moçambique, particularmente nos sectores privado e informal, para além de serem adquiridas em segunda mão, são tidas como estando a circular em condições mecânicas consideradas impróprias e perigosas. Segundo a USAID (2008: 13), a frequência com que os “chapas” registam avarias não está documentada mas, são muito frequentes tomando em consideração o mau estado da sua conservação e manutenção. Aliás, o mesmo se observa em relação as transportadoras estatais.

De acordo com os deputados da APN, por exemplo, em Março de 2011, a EMTPN estava mergulhada numa grande crise, como consequência da paralisação de seis autocarros de um total de oito. Os dois que continuavam em circulação encontravam-se, na sua opinião, em péssimas condições, por deficiências de manutenção.

Em Março de 2012, 50 dos 150 autocarros da marca *Tata* importados da Índia e entregues a EMTPM em Julho de 2011, encontravam-se inoperacionais por diversas avarias, contexto reforçado pela inexistência de acessórios no mercado nacional para a sua reparação. Portanto, oito meses após a sua importação, não havia no mercado acessórios para a sua manutenção (O País, 14/05/13).

Portanto, um dos grandes problemas, senão o principal, no que se refere aos meios circulantes é a deficiente assistência técnica.

De acordo com o Director da EMTPN, compram-se ou adquirem-se autocarros sem que se tenha criado o respectivo suporte, quer financeiro quer técnico, quer no sector público, quer no sector privado. Portanto, são importados autocarros sem que haja garantias para a sua manutenção. Exemplificou com a situação dos oito autocarros que constituíam a frota dos EMTPN, seis da marca “*Yutong*”, de fabrico chinês, que se encontravam todos avariados e, apenas dois, de fabrico brasileiro se encontravam operacionais. Referenciou assim as imensas dificuldades em encontrar ou adquirir no mercado local sobressalentes principalmente para os autocarros de fabrico chinês diferentemente dos brasileiros que ainda se conseguia um e outro sobressalente. Na sua opinião, globalmente, no sector dos transportes colectivos, não há garantia de assistência técnica e, por outro lado, mesmo os poucos sobressalentes que são encontrados no mercado não oferecem garantias de que sejam originais uma vez que não se observa uma inspecção dos mesmos antes da sua comercialização. Aliás, tal como os operadores entrevistados, reconheceu a existência no mercado de muitos sobressalentes piratas, para além dos preços dos mesmos variarem de uma forma significativa em diferentes casas comerciais na mesma cidade, o que dificultava a vida dos operadores: “você nunca tem a certeza que o sobressalente que adquire provém do fabricante. O mercado está inundado de muitos acessórios contrafeitos”.

Este contexto foi também reconhecido pelo Chefe do Gabinete de Planificação e Estatística da EMTPM quando referiu que não há disponibilidade de peças sobressalentes no mercado nacional e que, em caso de avarias, normalmente, a empresa recorreria a RAS ou a própria China no caso dos autocarros *Yutong*, visto que esta marca não dispõe de nenhum representante ao nível da região da África Austral. Fez referência ao facto da *Tata* ter uma representação em Maputo mas que não tinha capacidade de resposta, estando assim a empresa sujeita aos tempos de espera por parte dos fornecedores regionais e intercontinentais, numa empresa que enfrenta uma média diária de 15 avarias.

Aliás, em Março de 2013, a EMTPM anunciava o abate de 33 viaturas sendo 25 da marca chinesa *Yutong*, 4 *Mercedes-Benz* e 4 *Volkswagen*, todos eles em estado de avariados (Notícias, 27/03/13). Segundo a EMTPM, o abate dos autocarros do fabricante chinês, era motivada pelo facto do mesmo não se encontrar a fabricar peças sobressalentes compatíveis com os autocarros que estavam em circulação em Moçambique (Notícias, 13/05/13). Este contexto demonstra problemas de gestão uma vez que antes da compra do primeiro lote de autocarros desta marca não havia nenhum em circulação no país, assim como nenhuma agência ou representação que garantisse a sua manutenção ou fornecimento de acessórios na região austral de África (O País, 14/05/13).

Em Maio de 2013, 63% dos autocarros da EMTPM encontravam-se paralisados. Com uma frota constituída por 353 autocarros apenas 130 se encontravam operacionais (O País, 14/05/13).

Aliás, aquando da entrevista, o DNLT-MTC reconheceu que a diversificação de marcas em nada favorece a manutenção dos veículos. Referenciou que os autocarros usados pelos operadores do sector público eram adquiridos pelo governo central, que tomava as decisões, através dos responsáveis pela planificação do Ministério dos Transportes, sem uma consulta aos gestores das empresas públicas quanto à escolha do tipo ou marca da viatura ou a quantidade necessária.

Neste ponto, deve fazer-se referência ao facto de, embora as transportadoras públicas operarem com viaturas idênticas, as mesmas não cooperam na aquisição de peças sobressalentes (USAID, 2008: 24). As empresas e os seus gestores apresentam assim, uma experiência de gestão insuficiente para saberem que devem ter sobressalentes em *stock* para evitar que, por longos períodos, os autocarros fiquem fora de serviço, levando a que uns sejam desmontados para fornecerem peças aos outros e, na prática, raramente voltam a funcionar.

Assim, a generalidade das viaturas direccionadas ao serviço, são inadequadas, encontrando-se num mau estado de conservação devido a baixos padrões de manutenção, demonstrado pelas quantidades excessivas de fumo, pneus gastos, luzes defeituosas, vidros pára-brisas e das janelas com rachas ou partidos, espelhos retrovisores danificados ou inexistentes, não funcionamento dos travões e direcção, entre outros defeitos (USAID, 2008: 24). Como referiu o operador Benjamim Belo,

não é nossa vontade em manter as viaturas neste estado. O problema é que no mercado nacional não há acessórios e se os encontramos são muito caros. E mesmo assim, você é capaz de levar uma viatura a manutenção e de lá sair pior pois, muitas vezes os mecânicos das oficinas aproveitam-se para subtrair peças em bom estado, trocando-as com velhas ou gastas. É por isso que lá em Maputo, muita gente com dinheiro leva os seus carros à RAS para efeitos de manutenção. Acredito que os únicos que levam as viaturas para os agentes de marca aqui em Moçambique é o Estado e as grandes empresas. Nós preferimos contratar alguns mecânicos e electricistas e levar a cabo o trabalho nos nossos quintais. Aí, temos a certeza que não nos tiram nada.

Apesar desta contatação, este contexto, também é agudizado pelo facto dos proprietários tenderem a minimizar os gastos fazendo apenas a manutenção suficiente para manter as viaturas em circulação (USAID, 2008; 16).

Aliás, devido a esta problemática e como forma de faze-la face, em 2010, o INATTER anunciou a introdução no país, o processo de inspecções periódicas e obrigatórias a todos veículos, tendo instalado dez centros de inspecção ao nível de todo o país. Contudo, devido a

gravidade da situação da assistência técnica no país, raras vezes é exigido aos automobilistas o certificado de inspecção automóvel.

Não existe assim um sistema de manutenção preventiva eficaz, quando a Resolução 37/2009 (57), prevê a: “inspecção periódica de todos os transportes públicos para assegurar que as condições mecânicas das viaturas, a qualificação dos motoristas e o seu comportamento obedeçam a regras estabelecidas para circulação em vias públicas”.

Assim, o nó de estrangulamento no desenvolvimento das empresas, não é apenas a ausência de autocarros, mas também a gestão dos mesmos. O que leva a concluir que na planificação dominam mais os aspectos inerentes a utilização dos veículos que os técnicos e de gestão, quando, no transporte, o que caracteriza a planificação não é somente a aquisição de autocarros, mas também, a necessidade e o incremento de flexibilidade e visionamento de estratégias (Nijkamp e Blass, 1994: 3).

Tudo demonstra que esta incapacidade irá se manter por um período longo uma vez que o Governo passou as empresas públicas de transporte aos municípios locais sem que tenha propiciado assistência técnica e financeira aos mesmos, nomeadamente, “na concepção e estruturação de órgãos de gestão, na elaboração de planos e projectos de transportes, como também na formação e capacitação de pessoal para o sector” (Gomide e Galindo, 2013: 28).

Por outro lado, como se referiu, a existência de viaturas de diferentes marcas e tamanhos não ajuda quer na resposta das necessidades quer na organização do serviço e da circulação rodoviária em geral com impacto no congestionamento rodoviário. Por exemplo, de acordo com o Vereador do pelouro de Transportes e Trânsito no município de Maputo, em Março de 2013 existiam cerca de 400 pequenos veículos a operarem na cidade de Maputo, apenas na rota Museu – Xipamanine que, mesmo assim, não conseguiam resolver o problema da falta de transporte quando, estudos feitos pelo município indicavam que, naquela rota, 70 autocarros convencionais eram suficientes.

Aliás, segundo o Director da EMTPN, uma causa que faz com que aquela empresa não circule dentro da cidade de Nampula é o facto de observar-se a circulação de viaturas de diferentes padrões sendo que os carros pequenos, facilmente não respeitam as paragens pré-estabelecidas, o que faz com que os passageiros prefiram-nas, por pararem em qualquer sítio que os mesmos solicitam, diferentemente dos autocarros da EMTPN, que pela sua dimensão apenas podem parar nas paragens pré-estabelecidas.

Um outro exemplo, de acordo com Chefe do Gabinete de Planificação e Estatística da EMTPM, pode ser observado ao nível da cidade de Maputo, no qual, apenas as primeiras carreiras matinais é que são feitas cumprindo o horário, sendo completamente impossível nas

restantes. Deu a conhecer que, um percurso que, em condições normais devia ser feito em 45 minutos era feito, na maior parte das vezes, em cerca de 2h30 minutos, facto que, por si só, mostrava a impossibilidade dos autocarros conseguirem responder a demanda por parte dos passageiros. Acrescentou que, se nos anos passados um autocarro realizava 18 carreiras por dia, em 2012, apenas conseguia realizar 13, devido o congestionamento nas principais vias, factor que contribuí para o aumento do défice de exploração da empresa, para além das paragens e terminais que não ajuda ou permite um bom estacionamento de autocarros de grande dimensão.

Sabe-se que as condições relativas as viagens/vias e a organização da circulação, constituem dois factores importantes da rentabilidade do transporte de massas (Barbieux, 1998: 25). “O critério de fluidez da circulação”, mostra que os problemas da circulação não estão apenas ligados a legislação e a técnica mas também, estão cada vez mais ligados ao crescimento constante da densidade de veículos. Aliás, o comportamento na circulação também tem a ver com a possibilidade de circulação, o tipo de viaturas envolvidas no serviço de transporte colectivo, o que pode concorrer para o congestionamento rodoviário, principalmente nas zonas urbanas (Hoyos, 1968: 7).

Assim, o aumento do tráfego rodoviário nas principais urbes de Moçambique, tem constituído um grande entrave nos planos para as empresas melhorarem o seu desempenho, contexto que faz com que a circulação rodoviária não incentive a utilização dos transportes colectivos.

Por outro lado, sendo Moçambique um país que importa anualmente uma considerável quantidade de viaturas em segunda mão, não se vislumbra na legislação instrumentos de regulação da importação das mesmas, sobretudo no que se refere a sua idade, assim como de sobressalentes usados, o que tem efeitos na segurança rodoviária e nos problemas ambientais, visto que algumas delas podem ser importadas com um acentuado desgaste.

Em parte, esta constitui uma das razões que faz com que o transporte colectivo em Moçambique, pela sua natureza, seja conotado com as camadas da população mais desfavorecidas. As frotas utilizadas são, em regra, obsoletas, com uma manutenção inadequada, entre outros problemas (Matos, 2011: 11).

Como solução para o problema da manutenção deficiente, foi avançado, quer pelo Director da EMTPN quer pelo DNLT, que o ideal seria que no acto de lançamento dos concursos para a aquisição de autocarros, os mesmos contemplassem o estabelecimento de centros regionais de manutenção o que garantiria o fornecimento de peças sobressalentes, para se evitar o que tem acontecido no contexto actual, em que são compradas viaturas quando o

país não dispõe de capacidade técnica para lidar com as novas marcas, diferentes das que os mecânicos das empresas estão habituados.

5.6. - O impacto do transporte colectivo no desenvolvimento Socioeconómico de Moçambique

Todos os países necessitam de transportes para alcançarem os seus objectivos de desenvolvimento.

Diariamente milhões de pessoas e toneladas de bens utilizam e são transportados pelos mais diversos modos de transportes. O comércio produz bens de capital que são indispensáveis para o crescimento económico, assim como o *know-how* como o meio e o veículo para a disseminação do conhecimento técnico e transmissão de inovações. Com os bens e serviços, aparecem os *skills*, talentos de gestão e o espírito empresarial (Cho, 1995: 3). Note-se que os agentes económicos maximizam as suas funções, sendo as escolhas espaciais determinadas unicamente pelos custos de transportes (Pontes, 2001: 10).

Como se referiu, uma das funções essenciais dos transportes colectivos, é de fazer viver, manter em funcionamento a dinâmica socioeconómica (Fraisse; Bonetti e Gaulejac, 1987: 52). Os transportes colectivos são uma necessidade para a sobrevivência humana, desempenhando uma função de relevância fundamental no processo de crescimento e desenvolvimento, enquadrados, quer no meio urbano ou rural, tendo em conta que eles, afectam cada aspecto da vida e da rotina/mobilidade (Srinivasan, 1998: 4; Bullard e Johnson, 1997: xiii; Cameron, 1997: 56; Bosson, 1995: 14; Werner, 1985: 9; Whitt, 1982: 3; Hance, 1958: 86).

Os transportes são fundamentais para o alcance dos objectivos nacionais de desenvolvimento, nomeadamente, o incremento da produtividade, na melhoria da qualidade do ar, poupança energética, competitividade nacional/internacional e mobilidade das comunidades, a promoção da equidade social aos grupos sem acesso a viatura privada, para os quais tem importância capital a disponibilidade de um transporte colectivo seguro, fiável, acessível e que permita a mobilidade (Chakravarty e Sachdeva, 1998: 63; Bullard e Johnson, 1997: 10).

A ausência de um sistema eficiente de transporte colectivo origina elevados custos em termos económicos e sociais (Sint-Laurent, 1998: 44).

Por exemplo, se o transporte colectivo não funciona os trabalhadores não chegam aos seus postos de trabalho assim como os estudantes aos locais de ensino, e não produzem o suficiente (Silveira e Cocco, 2013: 43; Spence, 1998: 23; Castro, 1980: 86). Aliás, exceptuando as viagens recreativas qualquer viagem “constitui não a satisfação de um objectivo (viajar) mas sim o meio de ter acesso a satisfação de qualquer outro objectivo” (Viegas, 1979: 2). Portanto, a procura de transporte deriva da necessidade de ligação entre actividades (Viegas, 2004); a viagem não é procurada *per se*, mas como a consequência do desejo individual e colectivo de levar a cabo ou participar em actividades em locais diferentes (Bates, 2008: 12; Viegas, 2004). A sua ausência afecta a distribuição da mobilidade e os benefícios de acesso entre diferentes grupos populacionais (Cameron, 1997: 67); deixando-os isolados dos centros socioeconómicos (Alvarês, 1997: 120). Os empregos, as instituições de ensino e outras oportunidades só podem estar acessíveis se a pessoa pode movimentar-se. Na ausência de meios que facilitem esta movimentação de um ponto para o outro de uma forma rápida, realizável e segura, a pessoa perde a oportunidade de viver ou levar uma vida totalmente livre, independente ou próspera (Cameron, 1997: 56).

Assim, investir em transportes colectivos é investir na redução dos problemas sociais que as comunidades enfrentam, é dar prioridade ao interesse colectivo (Matos, 2011: 38), privilegiando “a justiça social, a prestação de serviços e a ética” (Wilheim, 2013: 8).

São quatro as dimensões principais no que respeita ao impacto do transporte colectivo sobre o processo de desenvolvimento: i) económico: permitindo altos níveis de produtividade na economia, elevando os benefícios para a economia nacional e os rendimentos pessoais; ii) social: facilitando as populações para que possam ter acesso aos seus empregos; iii) desenvolvimentista: pode mudar a estrutura regional de uma forma definitiva pois o desenvolvimento pode ser intensificado com o aumento relativo da acessibilidade; iv) meio-ambiental: um bom sistema de transporte colectivo, concorre para a redução do congestionamento rodoviário, levando os cidadãos a poluírem menos com a não utilização do veículo privado (Allport, 1998: 28-29; Bernardo, 1986: 14-16).

Na generalidade é reconhecido o potencial do sector dos transportes no processo de geração de emprego e crescimento, daí que a única alternativa ao transporte é não ter que transportar-se, ou melhor, não ser necessário o transporte (Castro, 1980: 105).

Em Moçambique, os problemas a que fazem face quer as regiões urbanas quer as rurais, apresentam basicamente o mesmo espelho e cenário macroeconómico em termos de transporte colectivo, embora possam ser encontradas singularidades em determinados locais (Silveira e Cocco, 2013: 47).

Várias regiões enfrentam enormes dificuldades de carácter económico, político, social e cultural devido a questões relacionadas com o transporte colectivo (Sander e Grall, 1998: 81). Tendo em conta que não há regiões que possam viver sem sistema de transporte, o resultado é o declínio da qualidade de vida das populações, (Macedo, 1999: 18; Allport, 1998: 28-29; Chakravarty e Sachdeva, 1998: 59).

Observa-se uma significativa parte de regiões rurais e bairros periféricos muito mal servidos com grandes distâncias que as comunidades devem percorrer, para alcançar os pontos de embarque (Wilheim, 2013: 11). Os efeitos negativos são observáveis ao nível global da economia do país, condicionado a criação de sectores produtivos competitivos. Aliás, os comerciantes, que numa curta distância fazem chegar produtos alimentares básicos, fazem-no, gastando mais pelo transporte o que certamente acarreta mais custos para os consumidores¹⁵⁶.

Sendo o país marcadamente agrícola, sector considerado fundamental para o seu desenvolvimento, contribuindo aproximadamente com cerca de 20% do PIB (UNDPb, 2006: 23 e 29), e com cerca de 70% da sua população a viver nas zonas rurais, o serviço de transporte colectivo constitui um factor crucial para o seu desenvolvimento, o que torna indispensável o provimento de uma rede estruturada para o mesmo de forma a induzir uma maior integração da sua estrutura produtiva, fundamentada nos ganhos de competitividade daí decorrentes.

Sem o transporte assegurado as populações não se podem deslocar facilmente de um distrito para o outro para fazerem as suas compras. E essa limitação igualmente influi na produção agrária de que o país depende, seu sector fundamental.

Como se observou, no caso da província de Nampula, dados do INE em 2007, indicavam que 71, 4% da sua população vivia no meio rural (Governo da Província de Nampula, 2011: 4), e como se observou no Quadro 68, 16 distritos de um total de 22, não se beneficiam de operações formais de transporte colectivo.

Portanto, não há meios que permitam uma mobilidade e acessibilidade as comunidades, para que possam desenvolver suas actividades, gerando um impacto negativo para o país. A inadequação do sistema de transporte tem assim, um impacto directo na mobilidade nacional, produtividade, segurança e no meio ambiente natural e humano (Sander e Grall, 1998: 81).

¹⁵⁶ A actividade comercial é facilitada por eficientes modos de transportes. A compra de matérias-primas está dependente sobre um eficiente sistema integrado de transportes (Cho, 1995: 3).

Assim, para além de passageiros, esta situação causa problemas, no que concerne uma inadequada circulação de bens, serviços e outros factores produtivos no mercado e, conseqüentemente, as diferentes comunidades não obtêm e não têm informação necessária em tempo útil para o desenvolvimento das suas actividades, o que retarda a promoção e progresso da economia.

Aliás, devido a qualidade das estradas e dos meios de transporte disponíveis, os custos operacionais se multiplicam, para além de que torna lenta a actividade comercial. Os passageiros dependem de carreiras irregulares para fazerem as suas movimentações, contexto que aprofunda os desequilíbrios no país e impede os produtores rurais a escoarem os seus excedentes para os centros de consumo.

A disseminação de técnicas modernas, o aumento da produção agrícola e a ligação da agricultura com outros sectores da economia é dificultada pela inadequação das infra-estruturas e meios de transporte, que são os elementos que permitem a constituição de um mercado interno (Edições Zurc, 1968: 29). A ausência de transportes faz com que os camponeses localizados em regiões recônditas não tenham acesso às sementes melhoradas e de qualidade, a instrumentos mecanizados, fertilizantes e de mercados para a colocação dos excedentes.

Os camponeses, sobretudo, estão proibidos de obterem recursos financeiros para custear quer as despesas para o escoamento da própria produção, quer para outras necessidades como são os custos com a saúde, educação, entre outras. Muitas comunidades não conseguem conservar parte da sua produção, tanto para as sementes como para garantir a sua alimentação durante o ano todo, situação que é devida a ausência de vias e meios de acesso que permitam o escoamento da produção para os mercados ou locais onde existam silos para o seu armazenamento (Bauchet, 1997: 11).

Esta constitui uma realidade comum em todas as províncias de Moçambique. Como consequência desta situação, por exemplo, as populações das zonas fronteiriças vendem os seus excedentes agrícolas nos países vizinhos, com consequências na segurança alimentar interna.

Aliás, a insegurança alimentar em certas regiões do país, está ligada a deficiente rede/infra-estrutura e de meios de transporte, colectivo incluído. Por exemplo, em Setembro de 2009, segundo o INGC, 275 mil pessoas das regiões centro e sul do país encontravam-se numa situação de insegurança alimentar, sendo assistidas pelo Programa Mundial de Alimentação, num contexto em que a região norte apresentava consideráveis excedentes agrícolas (O País, 22/09/09), sujeitando o país a depender da produção estrangeira.

Segundo o Secretário Permanente de Malema, ao nível daquele distrito, principalmente em Nioné, é normal, assistir-se a deterioração da produção das comunidades pois os camponeses não conseguiam desfazer-se dos excedentes porque torna-se impossível as viaturas chegarem as comunidades. O mínimo que os camponeses conseguem é levar a sede do distrito um saco de 100kg através de uma motorizada ou bicicleta: “muitas vezes quem consegue lá aproximar-se com uma viatura, facilmente engana os camponeses e adquire a produção daqueles a um preço muito baixo”.

Ainda na província de Nampula, outro exemplo é dado pela ligação entre Lunga e Mossuril, numa distância de cerca de 35 Km que, segundo o Administrador do distrito do Mossuril¹⁵⁷, devido à falta de uma ponte sobre o rio Monapo, faz com que se usem vias alternativas, elevando para cerca de 135 km ou 176 km entrando pelos distritos de Monapo ou Mogincual: “Lunga e Mossuril estão condenadas a largar a relação de vizinhança de muitos anos quando uma ponte separava-os numa distância ténue; isto tem efeito nas populações porque a distância tem preço”. São enormes e desgastantes desvios que não compensam os gastos em combustíveis para além da própria manutenção das viaturas.

Este contexto, obviamente não é favorável, para o crescimento/desenvolvimento do sector turístico de que Moçambique, detém um grande potencial. Como faz notar Barros (2002: 222) “os locais que são destinos turísticos dependem em regra, quer se trate de turismo interno ou internacional, das suas acessibilidades. ..., a facilidade de acesso, ou seja, a qualidade das vias de comunicação ...”¹⁵⁸.

O que significa que um sistema de transportes bem estruturado poderá concorrer na atracção de um maior número de turistas, podendo favorecer o crescimento e a criação de novos postos de trabalho. Aliás, reconhece-se que há uma crescente interdependência entre o turismo e desenvolvimento regional: “é cada vez maior o número de países que colhem benefícios económicos e sociais do turismo, e que usam as receitas para o desenvolvimento de infra-estruturas regionais” (Barros, 2004: 23). Por outro lado, a ausência de uma rede de transportes integrada, diminui a capacidade de algumas regiões resistirem a concorrência de outras, pois locais pobres em infraestruturas, diminuem as possibilidades de atracção de investimentos consideráveis, para além de concorrer para o aumento dos custos totais de transporte (Resolução 37/09 do Conselho de Ministros de Moçambique; Wood e Johnson, 1989: 12).

¹⁵⁷ Em entrevista ao Jornal Notícias (28/04/09).

¹⁵⁸ Realça no entanto que a importância da acessibilidade é em função do tipo de turismo. No caso do turismo de aventura as más acessibilidades podem significar maiores atractivos para os adeptos desse tipo de turismo.

De uma maneira geral faltam os elementos que permitam a constituição de um mercado interno e ainda não se estabeleceram as artérias de circulação que ponham em relação tais elementos (Edições Zurc, 1968: 29). Mesmo quando existem estão muito longe de serem integralmente aproveitadas. O comércio interno é modesto. A complementaridade entre as estruturas produtivas no país é reduzida.

Neste sentido, a exploração de grande parte das potenciais riquezas, fica condicionada por essa carência, limitando e não favorecendo a base produtiva pois, para a produção, distribuição e comercialização, a existência de um sistema de transportes funcional apresenta-se como uma condição indispensável, visto que constitui o elo de união entre a agricultura, as diferentes actividades e os mercados interno e externo (Lowe, 1991: 15; TICIDI, 1981: 119).

O sistema de transporte é a força condutora não só para o crescimento económico, mas também para a exposição dos recursos existentes numa determinada região (Lipman e Monaghan, 1998: 37). Contexto que consubstancia o posicionamento de Carmo (1965: 28), quando defende que os transportes, com a sua abrangência, podem ou não, abrir e fechar mercados, levantar e abater indústrias, fomentar ou aniquilar riquezas, mediante as suas tarifas e a maior ou menor demora em fornecer os seus serviços. Note-se que “as estradas são veias por onde circula o sangue duma região”; a sua inexistência “significa a morte aos poucos e o definhamento de uma economia” (Edições Zurc, 1968: 29), o que demonstra a importância dos transportes como garantia e fundamento de prosperidade económica (Galvão e Selvagem, 1953: 213). Como anteriormente se observou, a rodovia e conseqüentemente o próprio transporte é também uma causa e consequência do desenvolvimento.

A acessibilidade e mobilidade limitada constituem assim um dos factores que tem contribuído para a redução do potencial competitivo de muitas regiões, estando também na origem dos processos de desertificação que as mesmas experimentam (Castro, 1980: 46-47), deixando-as sem capital humano bem preparado e disposição para o desenvolvimento de novos sectores económicos como, por exemplo, a economia do conhecimento (Mora, 2010).

Nota-se assim, o aprofundamento das desigualdades regionais e sociais pois, a medida que se afasta das cidades capitais, a escassez de força de trabalho qualificada torna-se mais severa com conseqüências na produtividade individual e das empresas/serviços, cuja face visível é a insegurança e a pobreza rural (Mora, 2010).

Aliás, o transporte é importante não só para o processo comercial e de movimentação de bens e pessoas em si, como também pode ser o veículo que faz chegar a informação exterior e do mundo desenvolvido (Seligson e Passe-Smith, 2008: 5), assim como melhora e expande as facilidades educativas e culturais (Mendes, 1957-1958). Particularmente nas

regiões rurais, não se deve considerar apenas a mobilidade qualitativa e quantitativa de bens e pessoas, mas também de ideias (informação). A sua difusão (fluxos imateriais), sem o transporte colectivo, enfrenta dificuldades de circulação, o que não ajuda a democratização na captação da informação através dos jornais levados pelos transportes colectivos (Wilheim, 2013: 9).

Constata-se assim, a premente e indiscutível necessidade de uma enorme acção de fomento rural, melhorando os meios de comunicação, expandindo as facilidades educativas e culturais, tendo em mente que a população rural tem direito de ser tratada em pé de igualdade económica e a participar nas vantagens gerais do progresso nacional (Mendes, 1957-1958). O transporte cumpre um papel fundamental em relação a formação social em que o mesmo se desenvolve (Castro, 1980: 74).

A situação do transporte rodoviário, onde se inclui o colectivo, constitui assim um freio ao processo de crescimento/desenvolvimento. Muitas comunidades estão isoladas dos centros de emprego e de negócios (Almanza e Alvarez, 1997: 120). Este isolamento condiciona de forma determinante seu futuro económico e social, causando problemas, no concernente a uma inadequada circulação de pessoas, bens, serviços e outros factores produtivos no mercado, o que retarda a promoção e progresso do país (Buys; Deichmann e Wheeler, 2006).

Assim, em muitas regiões, a inadequação destas infra-estruturas é um dos maiores obstáculos ao desenvolvimento socioeconómico e a integração nacional assim como na atracção do IDE, particularmente neste sector.

Aliás, o IDE já não é susceptível de ser captado apenas pela atractividade das simpatias fiscais que um determinado país está disposto a conceder aos investidores. Um dos procedimentos de atracção para uma participação efectiva do sector privado na oferta de serviços de transporte colectivo, centra-se na provisão progressiva de infra-estrutura (Allport, 1998: 33), portanto, depende, cada vez mais, do que se chama “*business friendly environment*”, onde se inclui a existência de infra-estruturas em condições, desde as estradas, portos, telecomunicações, rede eléctrica, sistemas ferroviários, entre outras infra-estruturas.

Devido a este contexto, em muitas regiões do país, o automóvel constitui um meio de transporte que ainda não se democratizou (Barros, 2002: 145). Os únicos carros que por lá circulam ou são de pessoas com algum interesse ao nível do local e/ou em trânsito.

A falta de transporte, também, torna difícil o desempenho da administração pública, o desenvolvimento de acções políticas e cívicas, a introdução de outras infra-estruturas, mesmo sociais tais como a educação e os serviços médicos.

Aliás, de acordo com o Secretário Permanente do distrito de Malema, a falta de transporte origina problemas no que se refere a questão da governação e gestão administrativa nos distritos¹⁵⁹.

Moçambique sofre assim de desvantagens particulares em matéria de meios e infra-estruturas no domínio dos transportes, constituindo um obstáculo a consecução de objectivos do desenvolvimento da produção e segurança alimentar e agrícola e ainda na sua organização social e económica (TICIDI, 1981: 119). O sector do transporte colectivo, nesse sentido, deve ser classificado como uma componente importante no sistema e um dos factores sistémicos que compõem o ambiente económico.

Para além dos constrangimentos económicos, há a considerar o elevado custo social desta situação como é o caso da dificuldade de transporte de doentes de um distrito para outro assim como as dificuldades com que se confrontam os estudantes e trabalhadores. Aliás, em vastas regiões é proibido adoecer pois, por vezes, apenas bicicletas-ambulância transportam os doentes de/e para os centros de saúde. O mesmo procedimento é válido para as parturientes em locais onde não existem condições para a realização de partos. As gestantes são obrigadas a deslocar-se às zonas próximas das maternidades porque, caso contrário, correm riscos de dar parto nas respectivas casas e em condições não recomendáveis, situação que interfere negativamente nos afazeres diários das comunidades. Aliás, grande parte dos postos administrativos de Moçambique com centros de saúde, têm as chamadas “casas Espera Mãe”.

Ainda na saúde, muitas vezes, equipas volantes de profissionais do sector ficam meses sem alcançar várias comunidades, por exemplo, nas campanhas de vacinação e de outras actividades relacionadas com a assistência médica e medicamentosa das populações. Por outro lado, não raras vezes, os abastecimentos em material médico e cirúrgico às unidades sanitárias fora das sedes distritais são efectuados através de carroças de tracção animal disponibilizados pelas próprias comunidades ou mesmo pela força humana, através de pessoas que os transportam até aos postos de saúde (Notícias, 18/04/13).

Assim, em Moçambique, quer para os trabalhadores, quer para os estudantes ou camponeses, em muitas regiões, é praticamente impossível chegar a tempo no local das actividades. Há quem percorra a pé, diariamente, dezenas de quilómetros para chegar ao local de trabalho/ensino, o que é impraticável. Quase que é obrigatório residir ao redor do local de trabalho/actividade ou correr o risco de despertar as 3h00 ou 4h00 para poder fazer-se

¹⁵⁹ São as vias de comunicação que permitem de uma forma rápida a comunicação entre as regiões e a capital, permitindo a protecção eficaz das fronteiras. É por esta razão que os estados fortemente centralizados são os que foram dotados de infra-estruturas de comunicação mais desenvolvidas, como são o caso do antigo império Persa, o Império Romano, ou ainda, a França de Louis XIV e de Colbert (OCDE, 1977: 8).

presente as 7h00 ou 7h30 no local do trabalho, contexto que contribui para a má qualidade do ensino e da produtividade individual. Aliás, autores como Wilhelm (2013: 10) fazem referência a importância “da proximidade do ponto de embarque, seja qual for o modo de transporte adotado” que não deve estar numa distância superior a 500 metros.

O ensino é caracterizado assim por constantes atrasos. Como observou Agostinho Langa, Professor da Escola Secundária Bili¹⁶⁰ em Boane “nós iniciamos as aulas às 7h30 quando outras escolas iniciam mais cedo. Essa é a tolerância que podemos dar. Quando se trata de avaliação iniciamos mais tarde, no máximo às 8h00, para abarcarmos o maior número possível de alunos tendo em conta essas dificuldades”;

raras vezes assisto a primeira aula. Para ser assídua, muitos de nós sujeitamo-nos a perigos como, por exemplo, arriscar em qualquer que seja o camião. Já houve acidente com alguns colegas no ano passado quando por descuido um taipal se abriu”(excerto da entrevista de Helena Salomão, estudante, ao Jornal Notícias (07/06/2012)); “os professores passam mal para chegar até à escola e isso tem contribuindo negativamente para o desempenho dos alunos e deles mesmos. Muita matéria que devia ser leccionada num trimestre chega a ser posta de lado (excerto da entrevista de Laurinda Mazipande, Líder Comunitária da localidade de Tenga ao Jornal Notícias (30/03/13)).

Os passageiros estão perante uma permanente violência psicológica pois, o facto de saberem que diariamente os espera este contexto não os deixa sossegados, reinando uma intranquilidade interior; principalmente nos dias de chuva porque, os operadores não querem fazer aventuras e meter as suas viaturas em estradas alagadas por causa dos elevados danos que normalmente isso acarreta, aspecto que, por consequência, afecta negativamente o seu desempenho profissional assim como o desenvolvimento do país no seu todo:

basta um sinal de chuva para eu perder força e vontade de tudo; chegar cedo ao trabalho torna-se sempre complicado sempre que chove, porque as vias de acesso ficam alagadas e tornam a circulação condicionada; os poucos transportadores que fazem este trajecto, preferem, por isso, encontrar vias alternativas, o que faz com que levemos mais tempo do que é normal em dias que não chove (excerto da entrevista de Agostinho Langa, Professor da Escola Secundária Bili em Boane ao Jornal Notícias (07/06/12)).

Aliás, segundo Bullard e Johnson (1997: 13) e Hoyos (1968: 124), o estado das infra-estruturas, assim como as questões de meios de transporte e sua segurança, tem efeitos sócio - psicológicos quanto aos desejos e expectativas dos passageiros. O transporte pode provocar choques psicológicos, com a ansiedade e angústia, que podem ter efeitos negativos nas comunidades a longo termo. Por exemplo, as pessoas portadoras de deficiências facilmente se desencorajam a viajar (Bosson, 1995: 22).

¹⁶⁰ Em entrevista ao Jornal Notícias 07/06/12.

Um outro exemplo das dificuldades originadas por este contexto, pode ser observado ao nível da justiça, onde segundo Vitalina Papadakis, Presidente da Associação Nacional de Juízes¹⁶¹: “se estivermos num distrito em que há problemas de transporte, é difícil notificar as pessoas para virem ao tribunal, porque não há meios para o oficial de diligência se dirigir até a residência do sujeito que deve ser ouvido no processo. Isso também protela o andamento de um processo, o que acaba criando desconfiança”, para além de dificultar a assistência das populações que, sistematicamente, têm sofrido as consequências das chuvas e inundações.

A má qualidade dos transportes, penaliza assim, a produção da economia e o desenvolvimento (Barbieux e Gregoire, 1998: 23), impedindo um rápido progresso socioeconómico.

Mantendo-se este padrão de produção/circulação, não se observará uma mudança e impacto significativo do sector do transporte colectivo no processo de crescimento e desenvolvimento económico do país pois, se não se pode assegurar a mobilidade das populações e bens de uma forma eficiente será impossível manter a competitividade da economia a nível regional e global (Sander, 1998: 3).

A existência de rodovias e meios de transporte em condições ajudaria os pequenos e médios produtores a aumentarem a sua produção e produtividade e permitiria o escoamento dos respectivos excedentes/produção com melhor qualidade, quantidade e rapidez, com impacto no seu empoderamento (Cameron, 1997: 57).

Exige-se assim uma mudança deste contexto com a existência de ligações entre os centros populacionais. A promoção das comunidades rurais deve visar todos os aspectos da sua vida, nos campos económico e social, nos quais o transporte é indispensável porque, forçosamente, acabará por alterar o regime de propriedade vigente, as suas práticas, a sua produtividade com a introdução de novas modalidades de trabalho, em suma, o nível de vida geral. Proporcionará uma melhor satisfação das mais primárias necessidades das comunidades (nutrição, assistência médico-sanitária, instrução, actividades recreativas e desportivas, entre outras), do qual resultará uma notável evolução social, um apreciável acréscimo populacional e até relativa redução das migrações, visto que o transporte tem efeitos nas migrações campo - cidade (Correia, Almeida e Rego, 1956: 80 e 83).

Evidencia-se fundamental um forte investimento em infra-estrutura de forma que o transporte colectivo melhore o seu raio e a sua qualidade (Spence, 1998: 18). O crescimento deve ser orientado para as áreas rurais, concentrando o mesmo em áreas estratégicas, em

¹⁶¹ Em entrevista ao Jornal o País, 28/05/12.

termos populacionais e de produção, promovendo um funcionamento eficiente, de forma que essas regiões possam ser eficientemente usadas (Spence, 1998: 18).

O estabelecimento de apropriadas rotas de transporte representa uma medida chave para a promoção da acessibilidade, desenvolvimento de áreas integradas e estabelecimento de oportunidades de desenvolvimento. O transporte joga um papel essencial no processo de estruturação pública em consonância com a maioria das necessidades de movimentos (Spence, 1998: 19), pelo que se mostra pertinente a concepção um apropriado transporte colectivo para as regiões rurais.

Nessa altura, o Governo estará em condições de fazer face ao desafio do desenvolvimento, visto que os transportes são um elemento de suporte e de integração das actividades socioeconómicas (Viegas, 2004). Alias, um transporte justo, apenas pode ser realizável se as pessoas pobres se beneficiarem dos seus serviços e investimentos (Bullard e Johnson, 1997: xiii). Como referiu o DNTL o serviço de transporte colectivo é da responsabilidade do Estado, daí o incentivo aos municípios no sentido de se responsabilizarem e criarem as suas próprias empresas.

Portanto, a não ser que políticas intervencionistas sejam adoptadas, as desigualdades serão perpetuadas e grande parte das populações continuará a viver num contexto de imprevisto estrutural e dependência (Spence, 1998: 16), atraso político e tecnológico, lentidão na implementação de meios e infra-estrutura que favoreça o transporte colectivo (Wilheim, 2013: 13). Aliás, como se referiu existe uma interligação entre os transportes, desenvolvimento económico, revitalização urbana e rural, uso eficiente da energia e protecção do meio ambiente (Button, 2003: XV; Homes, 1997: 23), assim como a distribuição espacial das actividades económicas e o uso da terra (Button, 2003: XV).

Não se defende aqui o transporte rodoviário. Reconhece-se, entretanto, que o mesmo dispõe de uma capacidade considerável para projectar a economia interna na esfera internacional. A sua infra-estrutura, poderá, de uma forma gradual, promover o equipamento das regiões periféricas, cujo principal *handicap* são as distâncias, devido a dispersão populacional e o facto do transporte ferroviário não abarcar todas as áreas do país.

A provisão do transporte colectivo em Moçambique apresenta-se assim como uma medida e necessidade básica para o alívio da pobreza (Bolade, 1998: 88). Este constitui um dos factores essenciais para a prosperidade do comércio interno, actuando como o elo de união entre as diferentes actividades e os mercados (TICIDI, 1981: 119), embora se reconheça que este contexto é motivado pelas vastas carências que o país enfrenta em diversas latitudes.

Aliás, com raras excepções, os problemas do transporte colectivo em Moçambique não se encontram na primeira linha na sua agenda política e parecem ter caído fora do radar de muitos dos direitos civis e organizações da justiça social. Muitas organizações sociais não trabalham de uma forma exclusiva nos aspectos relacionados com os transportes colectivos (Bullard e Johnson, 1997: xiii).

Assim, os obstáculos para o desenvolvimento de um transporte colectivo pró-activo em Moçambique deve-se, fundamentalmente, ao facto das prioridades quer do Governo, quer dos municípios serem claramente outras, secundarizando-se o mesmo. O transporte colectivo aparece depois de questões relacionadas com a disponibilidade de água, electricidade, habitação, carteiras escolares, entre outras necessidades (Sint-Laurent, 1998: 49).

Tal como Hensher e Button (2008: 6) reconhecem, as pressões políticas, sociais, ambientais e económicas dificultam de uma forma significativa a expansão e provisão da infra-estrutura de transportes em muitos países.

5.7. – Síntese final da Avaliação da política de transporte Colectivo em Moçambique

As entrevistas levadas a cabo, articuladas com a base teórica utilizada neste dissertação, permitiram alcançar um conjunto de resultados significativos, que de seguida são apresentadas:

- A política e o regulamento de transporte colectivo em Moçambique não está em consonância, quer com a dinâmica local quer com as estratégias que devem ser adoptadas ao nível do sector dos transportes em geral. Grande parte da legislação não tem enquadramento ao contexto actual e local, daí que faça face a todos os problemas a ele inerentes, nomeadamente, coordenação das políticas, estratégia, planificação operacional, o reforço das leis relativas ao tráfego, entre outras questões. Estas questões apresentam-se ou mostram-se como estando num nível deficiente e pobre fazendo face a um longo processo para o estabelecimento de um sistema de transporte integrado, acessível, bem gerido e mantido o que implica um melhor uso dos recursos na prossecução dos objectivos do desenvolvimento (Spence, 1998: 20). Consta-se que não há um planeamento e visão de médio e longo prazos em relação ao desenvolvimento do sector.

- No global, a política do transporte colectivo em Moçambique não tem em consideração aspectos como a acessibilidade, segurança¹⁶², cobertura, fiabilidade, conveniência, conforto, considerações de ordem ambiental, do congestionamento, entre outros aspectos (USAID, 2008: 25). Como reconheceu o DNLT, quer a política, quer as tarifas, não são válidas para todo o país. Há municípios com uma pujança económico financeira elevada em relação a outros: “por exemplo, a tarifa praticada em Maputo não poderia ser a mesma a ser aplicada em Massinga”.
- A capacidade da indústria do transporte colectivo em efectuar as mudanças necessárias é muito limitada pois, a mesma enfrenta muitas dificuldades tais como: (i) uma indústria caracterizada pela dispersão de operadores, para além de uma destrutiva rivalidade entre os mesmos (públicos, privados, informais e táxis) com um grande numero de entradas; (ii) baixo nível de investimentos em conhecimentos e tecnologia; (iii) um segmento de destinatários (passageiros) cada vez mais pobre e, de uma certa forma, alinhado com os operadores; (iv) inexistência de incentivos para que os operadores melhorem o seu produto e serviços para responder aos passageiros e os objectivos nacionais: subsídios, fixação administrativa de tarifas, entre outros aspectos; (v) estruturas institucionais e de regulação muito complexas, e sem capacidade de intervenção/actuação, criando mesmo uma certa confusão sobre o seu propósito (Allport, 1998: 39).
- No global, o sistema de transporte colectivo em Moçambique enfrenta problemas tais como: (i) deficiente planificação do uso da terra; (iii) aumento significativo do número de veículos automóveis, quer para o transporte colectivo, quer de utilização individual; (iv) falta de apeadeiros e parques de estacionamento; (v) grande variedade de veículos envolvidos no transporte colectivo; (vi) deficiente segurança para os utentes; (vii) indisciplina dos condutores, com maior enfoque os dos sectores privado e ilegal; (viii) elevadas taxas de acidentes que originam um elevado número de mortos, feridos e prejuízos materiais; (ix) tarifas elevadas, em parte motivadas pelo encurtamento de rotas; (x) cobertura geográfica, quer urbana quer rural não abrangente; (xi) congestionamentos nos centros urbanos; (xii) modelo de gestão do transporte colectivo

¹⁶² Por exemplo, os “chapas”, particularmente os *mini-buses*, por circularem constantemente superlotados ou com os vidros das janelas fechados ou pela sua inexistência, adaptando-se madeira ou metal no seu lugar, também são apontados como um dos principais transmissores de tuberculose em vastas regiões de Moçambique, em virtude das pessoas com esta doença, nas suas viagens, ao tossirem, libertarem as bactérias causadoras da doença, sendo inalada por outros passageiros, contribuindo, desse modo, para a propagação da doença (O País, 26/03/14).

complexo e assente no sector privado e informal; (xiii) transporte pouco frequente; e (xiv) deficiente controlo das actividades dos operadores, entre outros (Matos, 2011: 8), assim como a falta de capacidade e informação para direccionar estes problemas de uma forma eficiente (Lipman e Monaghan, 1998: 37).

Resumindo, como resultado da descontextualização da política de transportes aliada aos demais constrangimentos derivados do contexto socioeconómico do país, os serviços de transporte colectivo são inadequados e não permitem ganhos significativos quer aos operadores, assim como as comunidades no desenvolvimento das suas actividades, embora seja detentor de grande potencial para a sua expansão e oferecer um impacto maior no crescimento/desenvolvimento do país.

6. – Contributo para o Desenvolvimento do Transporte Colectivo em Moçambique

6.1. – Introdução

No presente capítulo são enumerados alguns dos pressupostos que podem concorrer para a melhoria do serviço de transporte colectivo, nomeadamente, os relativos ao quadro institucional, do sector das infra-estruturas de transporte, operacionais, entre outras medidas a serem colocadas em prática pelas autoridades do país.

6.2. - Fundamentação

O transporte colectivo em Moçambique constitui uma “*bomba relógio*”. Se inúmeros dos constrangimentos acima referenciados não merecerem uma profunda reflexão e intervenção por parte do Estado, será muito difícil controlar o sector com efeitos na sua eficiência e no crescimento/desenvolvimento socioeconómico global (Sint-Laurent, 1998: 43). Como se observou, em parte, são problemas que surgem devido a uma formulação de políticas/estratégias descontextualizadas, pelo que não será possível melhorar a situação do transporte colectivo no país se não forem adoptadas políticas diferentes e sustentáveis.

O contexto requer assim, uma resposta coerente e ordenada, e que se centre em objectivos claros e realistas, partilhados pelos diferentes actores. Políticas que ofereçam um claro valor acrescentado as disposições nacionais e regionais pois, apesar de se tratar de um sector de actividade sem o mínimo de organização efectiva, o mesmo não deixa de dispor de um potencial ainda por explorar.

Pelo facto das regiões rurais constituírem uma componente vital da identidade e da estrutura física do país que, na presente fase, na sua maioria, não se beneficia de operações ou actividades formais e organizadas de transporte colectivo, o sector, constitui e continuará a ser um recurso básico e sólido da economia do território. Aliás, na economia moçambicana, o sector dos transportes, em geral, é um dos que tem demonstrado grande potencial de crescimento e geração de rendimentos/empregos, principalmente.

As desigualdades ou desequilíbrios no desenvolvimento económico das diferentes regiões da província de Nampula e do país em geral, constitui um dos principais problemas que enfrenta a integração provincial/nacional e, o transporte rodoviário apresenta-se como um dos meios imediatos para quebrar o isolamento a que estas regiões estão votadas.

Acredita-se que com a estabilidade e o crescimento económico previsto, o sector se transforme e seja mais atractivo em termos de investimentos do que o é no presente. Nesta fase, o sector ultrapassa um período de ajustamento, numa altura em que as pessoas não têm outras alternativas senão a acção de pequenos operadores privados e informais devido, por um lado, a quase ausência do Estado e de operadores robustos na resposta as necessidades de mobilidade das comunidades e, por outro, da precariedade da infra-estrutura rodoviária e inobservância de políticas concretas para a sua revitalização, recursos financeiros inclusos.

Assim, tendo em conta que no futuro continuará a observar-se um crescimento populacional uma vez que esta desfruta de melhores condições de saúde, um progressivo aumento da esperança de vida e, eventualmente, mais poder aquisitivo que a geração actual, a resposta do sector dos transportes apresenta-se como sendo deveras importante. Aliás, cada consumidor, naturalmente, procura cada vez mais ou de forma crescente, o consumo de bens e serviços pelo que, sempre, conta-se com um aumento do consumo ou procura de serviços, exigindo-se a sua maior disponibilidade (Krugman e Obstfeld, 1994: 437).

No geral, o crescimento populacional exige uma cada vez mais crescente procura de transporte colectivo (Bolade, 1998: 87). Por outro lado, a urbanização acelerada global, que se espera que atinja os 70% no presente século (50,5% população em 2010 – 3,5 biliões de pessoas) (Wilheim, 2013: 22), representa uma potencialidade. Aliás, a procura do consumo ou serviços e a disponibilidade destes estão relacionados de uma forma positiva, embora, quando a disponibilidade dos serviços aumenta a sua procura ou o consumo aumente de forma mais lenta (Krugman e Obstfeld, 1994: 437).

Esta constitui uma das razões que faz com que a questão demográfica mereça um destaque na abordagem das questões inerentes ao transporte colectivo e suas políticas em Moçambique. Como referem Barata e Piepoli (2001: 398), “[a África Subsariana] tem um conjunto único de problemas. É de todas as regiões do Mundo aquela que apresenta a maior taxa de crescimento populacional, a que tem menor capacidade de o absorver e os mais fracos programas para o limitar”. Note-se que a porção de jovens com menos de 15 anos representa actualmente cerca de 50% da população nos PVD, representando entre 30% a 40% dos utilizadores dos transportes colectivos (Barbieux, 1998: 22).

No caso específico da província de Nampula, os seus indicadores demográficos mostram que o ritmo de crescimento da população está acima da média nacional que se situa nos 2,9%, com uma taxa de natalidade de 41,3/1000 habitantes, estando a esperança média de vida situada nos 52,7 anos (Governo da Província de Nampula, 2011: 4).

Quadro 86. - Evolução da população projectada da província de Nampula e total do país, 2003 -2015

Anos	Total Nampula	Total país
2003	3.504.496	18.513.826
2004	3.588.348	18.961.503
2005	3.676.003	19.420.036
2006	3.767.114	19.888.701
2007	3.861.347	20.366.796
2008	3.958.899	20.854.057
2009	4.059.878	21.350.008
2010	4.164.338	21.854.387
2011	4.272.747	22.367.907
2012	4.385.530	22.891.294
2013	4.502.705	23.424.298
2014	4.624.335	23.966.537
2015	4.750.565	24.517.582

Fonte: INE, 2003: 18

Aliás, outro indicador pode ser constatado no número de passageiros transportados e registados, ao nível dos operadores formais, entre 2004 – 2008, na província de Nampula:

Quadro 87. - Número de Passageiros, km rodoviários, Nampula, 2004-2008

2004	2005	2006	2007	2008
35.662	35.662	528.180	528.180	542.687

Fonte: INE, 2008: 19

O mesmo pode se observar na cidade de Maputo com o crescendo do número de passageiros transportados pela EMTPM:

Quadro 88. - Indicadores de desempenho – 2009 -2011

Indicadores	Unidade de Medida	Jan-Dez/2011	Jan-Dez/2010	Jan-Dez/2009
Passageiros transportados	Mil-P	31.396	27.217	25.823
Passageiros quilómetro	Mil L-P-kms	715.656	616.646	678.205
Frota nominal	Nº	400	195	136
Frota operacional	Nº	230	122	122
Frota disponível	Nº	175	78	94
Tempo de serviço	Horas	439.721	370.697	340.945
Viagens realizadas	Nº	427.841	368.580	377.652
Receita de bilhetes	Mil Mt	175.343,00	151.853,00	134.644,00

Fonte: EMTPM, 2012: 7

Ainda na questão demográfica, para além do crescimento natural da população, no caso de Moçambique, atenção especial deve ser dada a questão das migrações. Aliás, até certo ponto, a natureza da migração moderna, está ligada com o desenvolvimento dos meios de transporte, entre outros aspectos: “a globalização fornece ainda os meios tecnológicos para que os transportes sejam baratos e as comunicações facilitadas. Por isso, as migrações se tornam tão difíceis de controlar” (Castles, 2005: 8).

Aliás, os fluxos migratórios são uma das dimensões mais visíveis do processo de globalização (Rourke e Sinnot, 2003), com impacto directo no sistema de transportes. Tal como refere Todaro (1997: 119), os imigrantes, incluindo os ilegais no país de acolhimento, usufruem dos serviços públicos, provocando um aumento da pressão em relação aos mesmos e aos seus custos. E, Moçambique, sendo um país que partilha a sua fronteira com vários países, é tido como um Estado “receptor de imigrantes não documentados e refugiados de outras partes do continente” (Nielson, e Gallinetti, 2004: 24); para além das migrações ao nível da região serem uma realidade imposta pela integração regional, ela própria, uma oportunidade para os operadores de transporte colectivo nacionais e regionais¹⁶³.

Este cenário é reforçado pelas rápidas mudanças que se observam quer a nível interno, quer a nível regional, com a implementação de novos projectos abarcando diferentes destinos turísticos que necessitam de um aumento de meios diversificados de transporte.

As mudanças demográficas, a regionalização e a globalização, constituem assim, factores decisivos que podem conduzir a um crescimento exponencial da indústria dos transportes em Moçambique, particularmente o sector rodoviário. Significa, portanto, que há grandes oportunidades de investimento no sector, embora, no contexto actual, os riscos para os investidores também não deixem de ser consideráveis (Spence, 1998: 15).

Por outro lado, como foi amplamente referenciado, em Moçambique, o transporte rodoviário, ocupa um lugar de destaque não só no transporte de passageiros mas também no escoamento de mercadorias. A mobilidade e acessibilidade através de outros modos de transporte, não são abrangentes ou são inexistentes em muitas áreas, para além de que, onde existem, a regularidade apresentar índices muito baixos comparativamente ao transporte rodoviário. Como se referiu, os modos de transporte marítimo e ferroviário, não foram concebidos para o transporte de passageiros, enquanto o transporte aéreo apresenta-se bastante oneroso para a maioria dos cidadãos. Por exemplo, enquanto uma passagem de ida e regresso, entre Maputo e Nampula, em Março de 2011, estava calculada em 19.252,00MT,

¹⁶³ Neste sentido, os imigrantes, também podem ser fonte ou solução de problemas relacionados com os transportes no país, particularmente o colectivo. Aliás, um aspecto de destaque em relação a província de Nampula, é o facto do mercado dos operadores formais e sobretudo informais ser dominado por imigrantes. Aspecto que advem do facto do Governo moçambicano ter assinado, a 06/02/02, um acordo com o Alto Comissariado das Nações Unidas para os Refugiados, que postula que os refugiados no país ficam concentrados no Centro de Maratane, naquela província por ser a única que não partilha os seus limites com nenhum dos países vizinhos, visando garantir um maior controlo e monitoria, assim como a sua reintegração longe das fronteiras de forma a evitar a entrada massiva de mais populações deslocadas e/ou refugiadas (Notícias, 24/05/01).

num percurso de duas horas de voo (num Boeing 737-300), pela via rodoviária estava fixado em 6.000,00MT, em cerca de 36 horas de viagem.

Por outro lado, como se observou, as províncias de Cabo Delgado, Zambézia e Inhambane, não têm linhas de caminho-de-ferro em funcionamento – nas restantes, a disponibilidade não é abrangente nas respectivas extensões territoriais. A província de Gaza não recebe voos de uma forma regular; aliás, em todas as províncias as ligações aéreas regulares contemplam apenas as respectivas capitais, com excepção da província de Nampula na qual o distrito de Nacala recebe voos regulares da LAM; e, finalmente, as províncias de Niassa, Tete e Manica, não estão banhadas pelo oceano Índico.

Neste sentido, o transporte colectivo, constitui, pela sua natureza específica, um dos meios de locomoção de grande alcance social e, por consequência, com grandes implicações na actividade económica da sociedade, visto que é vasto o território que depende do meio rodoviário, factor essencial para a sobrevivência das populações locais, da manutenção da sua identidade, suas tradições e valores culturais (Taaffe, 1970: 17).

O novo enfoque de um desenvolvimento rural sustentável oferece especialmente as empresas de transporte colectivo, maiores oportunidades de negócio (Castro, 1980: 50). Aliás, o modelo territorial característico do modo de produção capitalista, implica enormes necessidades de transporte, tanto urbanas como interurbanas (Castro, 1980: 51).

Neste sentido, o sector do transporte colectivo tem tudo a seu favor, dispendo de grande potencial para o seu desenvolvimento, incluindo a melhoria da sua qualidade. Assim, o modelo a ser desenvolvido deve ter em conta, fundamentalmente, a questão da coesão social e territorial que consiste em garantir um desenvolvimento harmonioso dos territórios: “o sistema de transportes constitui um factor determinante da coesão social e territorial e da competitividade económica do país”¹⁶⁴ (Resolução 37/2009: 47 e 56).

A noção de coesão territorial permite estabelecer ligações entre a eficácia económica, coesão social, colocando o desenvolvimento sustentável no centro da elaboração das políticas (Mora, 2010). A coesão de uma comunidade tem a ver tanto com os aspectos relativos a sua economia (eficiência, estabilidade e equidade), como com as suas instituições (participação, transparência, credibilidade, igualdade) e seus valores (liberdade, abertura, integração, confiança, solidariedade). Este modelo deve-se ocupar de numerosas questões, entre outras, a coordenação e fomento de regiões competitivas e sustentáveis a nível nacional, fazendo frente

¹⁶⁴ O termo “coesão” é utilizado tendo em conta os riscos de divisão e rupturas na sociedade. Aliás, a coesão se define como a propriedade de um conjunto (unidade) em que todas as partes estão intimamente unidas (Durkheim, 1893).

a marginalização social em vastas regiões desfavorecidas (Mora, 2010), embora se tenha consciência que “*creating sufficient opportunities for productive employment and sustainable livelihoods is one of the most important – and most difficult – tasks in any society*” (HDR, 1994: 20).

Não restam dúvidas que as forças de produção ainda são bastante fracas. No entanto, apenas a utilização da capacidade produtiva dos camponeses poderá alterar este contexto, o que será possível com o fornecimento e acesso aos necessários serviços de transporte colectivo (Abrahamsson e Nilsson, 1995: 60).

Por outro lado, embora tradicionalmente os territórios rurais sejam considerados ou tratados num contexto físico e social destinados à agricultura ou de regiões onde é preciso manter empregos para conter o êxodo rural (Lacambra, 2001), com os transportes, podem ganhar uma maior atractividade. As suas economias podem deixar de ser sinónimo de agricultura e, em muitos aspectos, podem se diversificar, melhorando a qualidade da sua produção, incrementando e fomentando as actividades turísticas entre outras¹⁶⁵, e se integrado nas economias nacionais e, estas, por sua vez, num processo mais amplo na globalização económica. Este aspecto, apenas pode ser derivado, em grande parte, pela actividade dos transportes uma vez que diminuem os inconvenientes de movimentação. Esta prática representará um passo importante para a prosperidade económica, equidade e coesão social, ajudando estas regiões a superar limitações ao seu crescimento impostas pelas suas características específicas, permitindo fomentar e manter um equilíbrio territorial perdurável entre as zonas urbanas e rurais. Em combinação com outros factores contribuirá para uma redistribuição adequada das actividades económicas e a coesão territorial (Mora, 2010). De facto, a evolução deve ser no sentido de fortalecer um desenvolvimento paralelo entre as actividades agrícola, industrial e de transportes (BIM, 1969).

Neste sentido, reconhecidamente, um dos grandes desafios socioeconómico que o país enfrenta, é o desenvolvimento de um modelo de transporte que contribua para a prosperidade económica do território e permita aumentar a qualidade de vida da sociedade. Um modelo que vise o reforço da coesão económica e social, que contribua na prevenção do potencial conflito entre os objectivos da competitividade e os objectivos da coesão territorial (Condesso, 2005: 22), e que permita criar ou manter postos de trabalho em zonas desindustrializadas ou rurais, ou que estão em processo de regeneração urbana (Comissão das Comunidades Europeias, 2006:2).

¹⁶⁵ Apesar da relação entre custo de transporte e desenvolvimento rural não ser linear (Kilkenny, 2003: 616).

A coesão territorial consistirá em garantir um desenvolvimento harmonioso do país e lograr que os seus habitantes possam aproveitar ao máximo as suas características inerentes, nomeadamente:

i) Um desenvolvimento socioeconómico territorialmente equilibrado caracterizado pela ausência de desigualdades e polarizações territoriais em termos de geração de rendimentos, oportunidades de emprego, entre outros aspectos. As regiões rurais de Moçambique poderão conhecer uma maior produtividade quando a sua rede de transporte for funcional e eficiente (Mora, 2010) e, apenas com a sua expansão e optimização poderão observar-se mudanças na produção rural e conseqüentemente na área social e integrar a produção agrícola rural na mercantil e mundial e, aproximar diferentes regiões (Chilundo, 1990: 87).

ii) Uma boa e adequada articulação física interna e com o exterior, através das redes de transporte (Mora, 2010).

iii) A criação de condições equivalentes de acessibilidade dos cidadãos aos serviços públicos, equipamentos e infra-estruturas (princípio de equidade territorial), garantindo a disponibilidade adequada de serviços. Os pequenos aglomerados populacionais podem jogar um papel importante no processo de desenvolvimento, desde que tenham acesso a serviços e infra-estrutura necessária, que permita a adaptabilidade de pessoas e empresas, tornando essas regiões mais atractivas para se viver, aspectos-chave para se evitar o êxodo rural (Mora, 2010). O *adensamento* da rede de transportes poderá estimular quer a administração política e o processo de crescimento económico, assim como na monetarização da economia rural com impacto nas formas e objectivos da produção do campesinato (Chilundo, 1990: 87).

iv) A lealdade e cumplicidade entre territórios para garantir a sustentabilidade e o intercâmbio entre eles, evitando-se que o desenvolvimento de uns deixe atrás outros (Mora, 2010).

v) A existência de um sentido de identificação e pertença entre os cidadãos, agentes económicos e sociais e forças políticas, que dá lugar a um compromisso colectivo e um projecto compartilhado para o desenvolvimento do território (Mora, 2010).

Para além destas definições principais, o conceito de coesão territorial, é também relacionado com um conjunto de outros conceitos, nomeadamente (Mora, 2010):

- O de capital territorial, cujo uso inteligente permite gerar a coesão territorial e tem maiores probabilidades de realização em regiões onde existe “inteligência territorial”, conceito que entende o território como uma realidade auto-organizativa com capacidade de aprendizagem.

- A diversidade dos territórios que é entendida como um activo para o desenvolvimento que permite aproveitar as oportunidades que se baseiam no valor dos factores diferenciais de cada território, através da colocação em prática de políticas adaptadas as suas necessidades específicas.

Sugerem-se assim, medidas “que permitam salvaguardar as interdependências regionais e locais” (Barros, 2002: 143).

Cabe assim ao Governo, em total consonância com o sector privado, procurar negociar parcerias estratégicas “que estruturam as áreas de intervenção e colaboração, evitando-se assim a atomização das actuações” (Macedo, 1999: 50).

Neste sentido, o reforço da intervenção do Estado no sector do transporte colectivo constitui uma exigência. A defesa ao papel do Estado não é no sentido de substituir os outros actores, mas sim para em conjunto, num programa e numa definição correcta das funções de cada um.

Como reconhece a Resolução 37/2009: (61) “o sector privado nacional, apesar do esforço que tem empreendido, ainda se encontra com muitas dificuldades para se estabelecer e providenciar serviços de qualidade credíveis”.

Aliás, os princípios metodológicos em que se deve basear esta acção, deve apoiar-se numa actividade conjunta entre os responsáveis políticos administrativos, os operadores e as comunidades a fim de que confluam os interesses de todos os intervenientes.

Note-se que a complexidade do sector dos transportes é ampla assim como a diversidade dos actores e problemas nele implicados, agregando questões vitais como a segurança nacional, da economia, saúde pública, equidade, comodidade, do meio ambiente, entre outros, o que requer uma colaboração e coordenação a todos níveis. Esta é uma componente central de acção em todas as escalas (local, nacional, regional, global, pública e privada) (Allport, 1998: 39; Altshuler; Womack e Pucher 1979: 2). Exigem assim, as políticas, um diálogo permanente entre os diferentes interlocutores, para impulsionar o seu desenvolvimento harmonioso e sustentável (Costa, 2009b: 72).

Aliás, qualquer estratégia a aplicar no sector do transporte colectivo apenas poderá ser materializada se os sectores público e privado, assim como as comunidades demonstrarem vontade e determinação para coloca-la em prática. A sua sustentabilidade deve basear-se numa relação constante entre o Governo e a sociedade, em que a acção de um potencia a actividade do outro, sem que se confundam as respectivas funções, autonomia e responsabilidades. Note-se que a *parceria*, quebrou a dicotomia tradicional que existia entre a

área pública e privada, quando o privado era sinónimo de negócio e público significava Estado.

É neste contexto que o sector público deve assumir o papel de liderança pois, um transporte sem capital, sem organização, sem garantias, sem regularidade, sem comodidade, sem tradição ..., não se pode impor a sistemas de transporte que há muito vêm dando suas provas como imprescindíveis a economia do país, como é o ferroviário (Carmo, 1965: 29), mesmo reconhecendo a sua pouca abrangência.

Portanto, apesar da situação anárquica no sector, é possível encontrar soluções para o desenvolvimento de uma nova política que responda as suas necessidades.

Garantir um sistema de transporte sustentável constitui o pilar central para o desenvolvimento do país, o que exige um enfoque global que tenha em conta nas suas vertentes institucional económica e social, para além da inclusão de alterações politico-económicas globais que afectam a economia de Moçambique. Note-se que a precepção deste contexto, foi minimizado pelas políticas anteriores.

Neste sentido, a resolução dos problemas do transporte colectivo não se compadece com visões de curto prazo, como se tem observado, o que significa que o quadro institucional e regulador para a materialização dos objectivos das políticas deve tomar em conta elementos como a própria legislação e a concorrência no mercado entre os modos de transporte e os operadores; e a concorrência para o mercado (Matos, 2011: 10). Exige-se assim uma capacidade de planificação sólida, bem como sistemas reguladores e de aplicação da lei robustos que garantam que os serviços sejam prestados de acordo com os planos.

Portanto, a mudança-chave para o sistema de transporte colectivo em Moçambique é a constituição ou elaboração de um alinhamento e uma emergência de uma estratégia nacional que englobe o território, a sociedade, e que seja desenvolvimentista. Trata-se de soluções que requerem uma intervenção multidisciplinar e multi-sectorial. Apenas com uma combinação de acções de curto, médio e longo-prazos, nomeadamente, “capital humano, infra-estrutura, capital público institucional (legislação comercial e judicial, serviços públicos), capital de conhecimento (*know-how* científico e tecnológico)” (Mora, 2010), pode-se, de uma forma positiva a activa, contribuir para a melhoria dos serviços.

É necessário ter em conta que:

most new employment opportunities are likely to be generated by the private sector. But markets cannot work effectively unless governments create an enabling environment – including fair and stable macroeconomic policies, an equitable legal Framework, sufficient physical infrastructure and an adequate system of incentives for private investment (HDR, 1994: 20).

A aplicação das políticas e do regulamento do transporte colectivo requerem e implicam assim, uma grande mobilização e promoção de recursos humanos, políticos e financeiros (Sint-Laurent, 1998: 50). Portanto, trata-se de um contexto que exige mudanças culturais, políticas estruturais e institucionais de forma a que possam responder de uma forma mais eficiente os frutos do progresso económico (Seligson e Passe-Smith, 2008: 8), e que pode passar por algumas das seguintes medidas:

6.3. – Melhoria do Quadro Institucional

Como se referiu, o sector de transporte colectivo em Moçambique desenvolve-se numa *selva jurídica* a que urge dar termo, antes que os danos se tornem irreversíveis (Figueiredo, 1996: 51). Portanto, a ruptura com práticas geradoras de um contexto anárquico constitui um imperativo (Vieira, 1991: 77). Note-se que a regulamentação serve não apenas para a defesa das externalidades geradas num determinado sector ou actividade, mas também para assegurar condições de operação e competição sãs (Banister e Button, 1991: 1).

Aliás, para um desenvolvimento factível do transporte colectivo, a questão principal centra-se na identificação das necessidades sociais. É importante que se tenha em conta não apenas as modalidades e o impacto da actividade, a sua capacidade de transporte assim como a capacidade institucional do país e seu tipo de desenvolvimento.

Constata-se assim que, neste processo, fundamentalmente, a ordem jurídica deve impulsionar o fim da anarquia no sector, moralizar e prestigiar o serviço público e premiar a eficiência. Como referem Winch (1990) e Hollis e Smith, 1990: 179), existem regras que dirigem a actividade social e os países não são capazes de governar os seus assuntos, sem o auxílio de um conjunto de normas. Como se observou, o país dispõe de uma legislação descontextualizada, contribuindo e originando inúmeros problemas, com prejuízos materiais, corporais e morais (Figueiredo, 1996: 51), o que deixa claro que o problema do transporte colectivo em Moçambique deriva da não implementação da política inerente ao mesmo por parte do Estado, requerendo uma mudança significativa, quer no que se refere a própria legislação, como no que diz respeito a sua aplicação pois, caso contrário as falhas que se registam actualmente tornar-se-ão mais acentuadas, a qualidade irá deteriorar-se ainda mais e os custos aos utentes continuarão a subir em termos reais.

Neste sentido, os níveis de aplicação dos regulamentos devem ser melhorados embora sejam necessários, simultaneamente, outros ajustamentos.

Aliás, o bom desempenho de um sistema de transporte depende da efectividade institucional, isto é, da respectiva legislação (Allport, 1998: 33; Sint-Laurent, 1998: 50) e sua aplicação; do papel que as suas políticas e regulamentos desempenham e a estratégia desenhada para tal, que deve ser desenvolvida depois de uma rigorosa análise dos meios e sistemas para coloca-la em prática¹⁶⁶ (Lipman e Monaghan, 1998: 37).

Neste sentido, o governo deve primeiro traçar uma política que seja clara, consistente e adequada às necessidades quer do meio urbano, quer do meio rural. Este deve constituir um assunto de máxima prioridade.

Assumir que uma adequação e aplicação efectiva de regulamentos resultará em padrões de condução melhorados, viaturas mais seguras e serviços mais fiáveis e um transporte colectivo impulsionador na participação no processo de crescimento/desenvolvimento por parte das comunidades; mesmo reconhecendo que, uma medida desta natureza, por si só, numa primeira fase, poderá agravar os problemas que o sector enfrenta com o decréscimo da oferta do transporte, dado a situação de ilegalidade em que se encontra a grande parte dos operadores, assim como o estado físico da frota (USAID, 2008: 8). A eficácia, de forma a que possam ser atingidos os objectivos definidos com o mínimo de recursos, deve ser vista como o seu principal objectivo.

Devem ser criadas condições objectivas para responder as exigências da lei, adaptando-as ao contexto. Como defende Domingues (2003: 153),

um dos modos de “normalização comportamental” das organizações é a via política. A previsibilidade da acção consegue-se por formas de regulação fortes (legislativas ou simplesmente de orientação) e pela prossecução de uma imagem que passa pela satisfação de expectativas que têm a ver mais com a aprovação da acção política do que pelos resultados.

Uma reforma da regulamentação constitui assim uma oportunidade para a alteração do contexto actual: “a organização administrativa é mutável, estando sempre sujeita a modificações, de acordo com o desenvolvimento da economia local e com a elevação do nível social das populações (Fontes: 1957- 1958: 41). Aliás,

o processo de mudança organizacional inicia-se com o aparecimento de necessidades de adaptação da organização a forças exógenas (políticas, económicas, sociais, tecnológicas, ...) e endógenas (disfuncionamentos internos ...). Quaisquer que sejam as razões da mudança (desafios externos, insatisfação interna, alternativas credíveis, ...) ela visa sempre proporcionar à organização o seu melhor ajustamento às oportunidades e ameaças ambientais (Cruz, 2006: 162).

¹⁶⁶ Os transportes não podem ser desenvolvidos sem a existência de um plano/estratégia inerentes aos mesmos (Hance, 1958: 87).

É necessário assim, criar ou desenvolver oportunidades retirando os obstáculos de regulação, proporcionando respostas rápidas as solicitações, o que permitirá que os operadores e as comunidades sejam assistidas, protegidas e devidamente tratadas pelo sistema de assistência ao sector, sugerindo-se que as instituições passíveis de lidar com esta problemática sejam claramente estabelecidas de forma a se assegurarem práticas consistentes e transparentes e que estejam em conformidade quer com o meio rural quer com o urbano (USAID, 2008: 8).

O país necessita de uma política coerente, conseqüente e aplicável. Aliás, qualquer política que se pretenda exequível, deve estar contextualizada e os seus objectivos devem ser considerados à luz da sua viabilidade. Por conseguinte, as regulamentações de operações e mecanismos de financiamento, ao nível do transporte colectivo, devem ser reajustados de forma a responderem a condições mutantes de mercado (Mora, 2010).

O objectivo de uma política de transporte deve ser o de provocar mudanças numa determinada região, que são fixadas em função das suas ambições políticas, económicas, sociais e culturais. Evidentemente que para cada região/cidade estas ambições podem ser diferentes em função da sua história, das suas aspirações e dos seus conteúdos económicos (Hung, 1998: 98).

Assim, um dos elementos essenciais é superar os “obstáculos que impedem a execução de políticas de teor mais moderno” (Silveira e Cocco, 2013: 51). O que significa que é necessário e importante que, sempre que tal se mostre necessário, a legislação deixe-se de uniformidades e simetrias (Neto, 1962: 95). A contextualização e aplicação dos regulamentos de uma forma mais rigorosa, mostra-se como sendo essencial para que se possa conseguir uma significativa melhoria dos serviços.

Aliás, o vício fundamental da legislação que versa sobre o transporte colectivo em Moçambique, é ser direccionada, em parte ao meio urbano quando, pelo contrário deveria variar não só do meio urbano para o rural, senão também de Província para Província, considerando também as variações infra-estruturais e naturais de toda a espécie que se dão dentro dessas mesmas províncias (Neto, 1962: 95), devendo ter em conta planos de desenvolvimento municipais e locais, enquadrados no plano nacional dos transportes (Antoine, 1998: 58), visto que, as políticas aprovadas e implementadas no meio urbano poderão não ser funcionais no meio rural.

Por exemplo, no caso da RAS, mesmo não se tratando de um Estado federal, a constituição aprovada em 1996, refere que o transporte colectivo, é da competência legislativa da província onde o mesmo ocorre embora se tenha decretado que o governo central tem a

prerrogativa de intervir através de condições previstas na constituição no sentido de manter a unidade e a segurança nacionais, pelo facto de uma política aplicada numa província ter impacto noutras. Daí que o governo central tenha que assegurar recursos humanos qualificados, assim como recursos materiais, técnicos e financeiros, atinentes a implementação das políticas entre as províncias de uma forma consistente, e que as mesmas constituam unidades capazes de decidir em relação as suas prioridades no sector dos transportes (Nothnagel, 1998: 6-10).

Aliás, um outro exemplo pode ser visto no Brasil, um Estado Federal, onde a Constituição de 1988 adoptou o mesmo princípio na organização e prestação do transporte colectivo urbano que passou a ser da exclusiva competência dos municípios sem retirar os poderes da União em definir as directrizes nacionais e, recentemente, a Constituição de 1990, que deixou sob a responsabilidade dos Estados Federais a competência de definir as suas áreas metropolitanas assistindo-se, portanto, o fim das estruturas federais de planeamento e financiamento dos transportes (Gomide e Galindo, 2013: 29).

No caso de Moçambique, por exemplo, embora a centralização do sistema de aquisição de autocarros para o sector estatal/público mostre uma certa racionalidade, o mesmo, impede as províncias em adquirirem viaturas que possam permitir uma fácil exploração e manutenção, de acordo com o contexto local, visto que, a aquisição ou escolha do equipamento, mini ou médio-bus, autocarros *standard* ou articulados deve ser ditado pelo estado das vias e das viagens e pelas considerações financeiras: preço do mesmo, seu tempo de vida, custos de manutenção e de exploração (Barbieux, 1998: 24); embora se reconheça que um contexto desta natureza tráz a necessidade da prestação da devida assistência técnica por parte do Governo central, dada a evidente fraca capacidade de planeamento, gestão e elaboração de projectos para a solução destes problemas em grande parte das províncias (Gomide e Galindo, 2013: 35).

Aliás, a descentralização deve ter como objectivo modificar o equilíbrio das intervenções públicas entre o Estado e as colectividades locais produzindo um duplo processo: 1) emergência duma reflexão pelos decisores locais sobre a pertinência das actividades, o modo de financiamento e de organização dos serviços públicos a eles inerentes; 2) desenvolvimento de uma concorrência sobre os objectivos e o financiamento entre os serviços do Estado central e das colectividades locais (Fraisse; Benetti e Gaulejac (1987: 16).

Daí que, são necessárias mudanças institucionais – uma modernização da gestão pública “porque está em causa garantir a prestação de melhores serviços ao menor custo para a sociedade” (Correia, 1998: 14) – para que se possa maximizar quer o investimento físico

quer o humano, o que pode concorrer para a existência de serviços administrativos independentes e eficientes.

“O Estado tem de saber recentrar o seu papel. Tal como as pessoas, as empresas e as associações, o Estado também deve adaptar-se aos novos desafios e saber aproveitá-los como reais oportunidades para implementar e executar reformas exigentes, mas inadiáveis” (APGEI, 2006: 10).

Moçambique deve implementar assim um processo de gestão da actividade de transporte colectivo, incrementando a sua capacidade de planificação que permita um sistema de formação e informação pública efectiva. Neste sentido, a constituição de mecanismos de consulta, coordenação e cooperação, entre as instituições públicas, privadas e comunitárias mostra-se como fundamental para o sucesso do serviço de transportes em geral e do colectivo em particular. Aliás, para valorizar inteiramente a legislação como instrumento do progresso social, é fundamental que todos intervenientes assumam perante ela a sua verdadeira estatura (AIM, 1967: 407). Por exemplo, o encurtamento de rotas apenas pode ser combatido quando houver união de esforços institucionais entre o sector público e actores sociais; os órgãos fiscalizadores não podem ser os únicos a combaterem a indisciplina dos transportadores.

Aliás, os resultados das acções estão condicionados pelo funcionamento de diferentes organismos – que seguem a sua lógica própria – pelas relações que cada uma tem no sistema de relações inter-institucionais. É o lugar de cada organização dentro deste sistema que condiciona a eficácia. Assim, o melhoramento da performance dos organismos passa por uma modificação interna do processo de cada um deles, para que não vejam ou se apliquem apenas para responder objectivos departamentais (Fraisse, Benetti e Gaulejac, 1987: 54).

A posição intervencionista do Estado implica assim, uma adequada organização dos seus serviços orientada no sentido de satisfazer as finalidades a que se atribui (Sint-Laurent, 1998: 50; Moreira, 1962: 141).

A planificação deve ser acompanhada por uma clara definição e limites das actividades por parte dos sectores público/estatal e privado, o que requer a criação de uma forte capacidade por parte do Estado no acompanhamento e até mesmo *controlo* do desenvolvimento das actividades, o que lhe permitirá negociar com o sector privado, quando necessário, numa posição de força (Mackintosh, 1986: 121).

Isto também passa pela renovação do pessoal, pois há funcionários que não têm mais do que o ensino básico, mas que são, na realidade os *”front line”* da Administração Pública; embora se reconheça que, em parte, este contexto se deve ao facto de alguns gestores fazerem-no não pelas suas competências profissionais pas por demonstrarem qualidades

políticas como membros do partido no poder. Há, certamente, quadros de perfil médio na administração pública e no sector empresarial do Estado que nunca teriam alcançado as elevadas posições na hierarquia que atingiram, se o processo de tomada de decisão fosse a racionalidade técnica e não a racionalidade política, o que faz com que, em parte, não procurem encontrar os caminhos para melhor realizarem "a sua missão e obter satisfação pessoal e profissional da sua actividade" (Bilhim, 2009: 120).

Assim, uma das grandes apostas da governação deverá ser a formação, uma vez que muitos dos funcionários não têm os *skills* para responder a gestão de um processo com exigências constantes que é o desenvolvimento. Portanto, a falta e fraqueza de recursos humanos em diferentes sectores produtivos e de serviços condiciona o desenvolvimento do país.

É necessário assim capacitar os órgãos locais do Estado com técnicos, recursos materiais, técnicos e financeiros para poderem exercer as funções de Estado, no seguimento das actividades socioeconómicas, sua fiscalização, entre outras actividades. O governo necessita de maiores capacidades de planificação, monitoria e aplicação da legislação. Este é um aspecto urgente sem o qual os problemas existentes podem vir a agravar-se.

Portanto, é necessário aumentar a capacidade organizativa de governação para que ela possa ter capacidade negocial, de exigir melhores e apropriadas condições de mobilidade e saber valorizar o sistema de transporte. Tal como defende (Todaro, 1997: 48), em nações pouco desenvolvidas, a criação de oportunidades económicas visando o crescimento, se não acompanhadas por próprios arranjos estruturais e institucionais, estão condenadas ao insucesso.

Aliás, a definição de uma política de transportes de carácter sustentável, necessariamente, requer o apoio e promoção de sistemas de gestão compatíveis.

Finalmente, qualquer política no sector dos transportes deve ter em conta as medidas adoptadas a nível regional. Aliás, o Protocolo Comercial dos Transportes e Comunicações ao nível da SADC assinado em Agosto de 1996, e em implementação desde Janeiro de 2010, altura que entrou em vigor a Zona de Comércio Livre, que preconiza o levantamento das barreiras comerciais na movimentação de pessoas, bens e serviços, levando a que algumas normas proteccionistas ao nível da região deixem de ter a sua validade, impõe grandes desafios a todo o sector produtivo do país; embora, por outro lado, amplie as oportunidades das empresas de transportes no aproveitamento do potencial económico regional, sendo necessário que os operadores, desenvolvam sua capacidade estratégica e de organização. Aliás, o protocolo, frisa a necessidade de estabelecimento "de sistemas de transportes que

proporcionem infra-estruturas e operações eficientes, económicas e totalmente integradas e a uniformização das tarifas e taxas de modo a tornar o mercado de transportes mais competitivo entre os países membros” (UNDPb, 2006: 32). A actividade comercial é facilitada pelos diferentes modos de transportes e é independente das divisões políticas (Cho, 1995: 3). Aliás, as políticas precisam de consistência e não podem ser entendidas como escolhas voluntárias e livres, embora tenha de se tomar em conta as diferentes circunstâncias dos estados membros, visto que, uma política de transportes comum não significa, necessariamente uma política uniformizada (Bernardo, 1986: 13).

Neste sentido, as estratégias nacionais e regionais devem ser complementares e coerentes entre si (Nijkamp e Blass, 1994: 6), o que significa a concepção de uma plataforma técnico-legal com a qual todos os países da região se identifiquem e que seja capaz de assegurar maior fluidez na circulação de pessoas e bens.

Aliás, a integração do transporte no plano mundial, também, põe em causa a intervenção isolada dos estados, pois são actividades que ultrapassam os seus territórios (Nothnagel, 1998: xxi; Bauchet, 1991: 6), tanto mais que o crescimento da interdependência mostra a dificuldade em considerar cada Estado, como uma entidade de planificação isolada (Bernardo, 1986: 14), visto que, a lógica de reprodução do sector dos transportes é condicionada por factores externos (Castro, 1980: 82).

Por outro lado, é sabido que os transportes são uma fonte de conflitos devido a discrepâncias ideológicas, diferenças políticas, rigidez dos instrumentos da economia política, entre outros aspectos (Nijkamp e Blass, 1994: 15). A abertura das fronteiras faz com que os operadores dos diferentes países façam face a concorrência provinda do exterior, pelo que as diferentes legislações devem ser adaptadas para corresponder as exigências necessárias de tal abertura, equilibrando os dispositivos legais (Figueiredo, 1996: 11).

Aliás, as regras, que regulam de maneira uniforme as condições de transporte quer nacional quer internacional, particularmente este, encontram-se codificadas em convenções, sendo exemplo a Convenção de Varsóvia (Convenção para a Unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional) ou a Convenção Relativa ao Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada (CMR), entre outras.

Aliás, os efeitos de uma regulamentação excessivamente prudencial, pode originar dificuldades em aceder níveis *standards* no que se refere ao acesso a tecnologias, atraso nas qualificações profissionais dos trabalhadores, acesso ao financiamento entre outros serviços, assim como a garantia em conseguir atingir obrigações universais inerentes e para a complementaridade dos serviços pois, até certo ponto, as restrições não contribuem para a

eficiência económica (Costa, 2009: 69; Mattoo e Sauve, 2004: 330). A legislação internacional, num contexto de integração regional, pode ajudar a promover a transparência no regime de serviços internos (Mattoo e Sauve, 2004: 328).

Aliás, os conflitos económicos, uns reais e outros latentes, por exemplo, em relação as tarifas praticadas, tamanho dos autocarros, incorporação de tecnologia, controlo e partilha de rotas, entre outros, poderão não representar verdadeiros confrontos entre os operadores dos diferentes países, se os mesmos forem considerados como grupos homogéneos (TICIDI, 1981: 96). Os problemas de inserção profissional resultam em larga medida do funcionamento do sistema institucional (Fraisse, Benetti e Gaulejac, 1987: 54), o que significa que a regulamentação nacional deve procurar atingir a redução das diferenças qualitativas e potenciais dos pontos de vista a nível doméstico e regional/internacional (tendo sempre em conta as normas ou regras da OMC). A legislação nacional deve sofrer as necessárias medidas de actualização, ajustadas a evolução dos tempos (Figueiredo, 1996: 11), implementando políticas que tenham em vista um espaço maior (Matto e Sauve, 2004: 297), isto é, colocando em prática, soluções de mobilidade regional¹⁶⁷ (Costa, 2009b: 71; Dunn Jr., 1998: 3).

Isto, também, pode permitir fazer face as dificuldades internas no financiamento de projectos em infra-estruturas, que muitas vezes tem um interesse comunitário, justificando acções ao mesmo nível (Bernardo, 1986: 14).

6.4. – Melhoria da Infra-estrutura de Transporte

Apesar da reconhecida importância e pertinência da legislação, a mudança – chave que enfrenta o sistema de transporte em Moçambique é um alinhamento e a emergência duma estratégia nacional que englobe o território, a sociedade e que seja desenvolvimentista (Allport, 1998: 39).

Não se deve, portanto, pedir demais a legislação – e de menos da envolvente em termos de meios e infra-estruturas. Que a legislação seja uma condição necessária, já é bastante para lhe conferir um papel e um estatuto irrecusável alcance do desenvolvimento da actividade do transporte colectivo. No entanto, se os meios e as infra-estruturas não atingem um certo nível mínimo para garantir as operações, a legislação, por si só não pode constituir o nó do problema (AIM, 1967: 407).

¹⁶⁷ É por esta razão que Doganis (1993: 24), defende que os gestores das companhias de transporte não são agentes livres, pois existem regras nacionais e internacionais a respeitar na sua actividade.

Aliás, embora a fiscalização seja a componente mais forte e que determina, em última instância, o sucesso de qualquer tipo de legislação adoptado, o nível de funcionamento também tem a ver com a qualidade das infra-estruturas e meios oferecidos para o desenvolvimento das actividades.

Como se fez referência, nos processos de planificação local, nacional ou regional, os transportes são um produto - condutor entre os diferentes sectores socioeconómicos, e o programador - condutor entre os mesmos, encerrando uma visão unificadora de objectivos comuns, que todos os sectores subscrevem para a realização dos respectivos programas (Spence, 1998: 16). A mobilidade é condição necessária para que o tecido social e económico de uma região se mantenha funcional.

E necessário assim integrar a edificação de infra-estruturas na estratégia nacional de desenvolvimento social e económico, de uma forma clara e bem articulada com a política e sistema de transporte, de forma a evitar o declínio cada vez maior da infra-estrutura de transporte rodoviário, edificando e fazendo com que esta indústria reinvesta de forma a elevar o seu próprio nível (Allport, 1998: 39). Um Estado pode ter uma política de transporte coerente se a sua área estatal conjunta se converte em região de desenvolvimento de uma área económica maior (Voigt, 1964: 355).

Como defende Barata (2008: 38), no caminho para ampliar os recursos produtivos, recomenda-se o investimento em infra-estruturas, que as exigências do desenvolvimento duradouro exigem “que leve até ao nível das comunidades, a rede de meios de transporte e comunicação para além de outros serviços”; necessários no apoio a diversificação da produção e que possam encorajar a expansão das diferentes actividades.

Neste sentido, a política e estratégia da infra-estrutura de transportes deverá estar focada para dentro do país, dando prioridade a procura interna que, há muito, não é tida em conta. O mercado interno deve constituir uma base para a produção dos serviços de transporte (Abrahamsson e Nilsson, 1995: 60), e o ponto de partida deve se baseiar no facto de Moçambique ser um país agrário, onde cerca de 70% da sua população vive nas zonas rurais (INE, 2012), e que a estratégia deve responder as suas necessidades, nomeadamente, no aumento da produtividade agrária. O mercado interno deve constituir a base para a concepção e produção dos serviços de transporte (Abrahamsson e Nilsson, 1995: 60).

Dada a evidente escassez de recursos para a edificação, manutenção e melhoria da infra-estrutura rodoviária, uma das fontes para a sua angariação, deverá ser através do estabelecimento de portagens nas principais rodovias do país, para poderem viabilizar a sua melhoria (Emmerink; Verhoef; NijKamp e Rietveld, 2003: 89).

Por outro lado, a assimilação do conceito *BOT* (*Build, Operate and Transfer*) é importante, englobando concessões de 20 ou mais anos, que permitam uma quantificação das ofertas numa base equitativa para que não estejam estabelecidas bases para uma contestação (Hung, 1998: 99).

Aliás, tal como se observou na melhoria da EN4, foi através da concessão a sociedade Estradas da Zambézia de um conjunto de rodovias, numa extensão de cerca de 700 km, por um período de 30 anos, que o Governo conseguiu mobilizar recursos para a construção da segunda ponte sobre o rio Zambeze na cidade de Tete. Para além da operação e manutenção daquelas infra-estruturas, o contrato inclui a manutenção rotineira de uma outra ponte sobre o mesmo rio na cidade de Tete (a Samora Machel)¹⁶⁸ (Diário de Moçambique, 02/11/09). Trata-se portanto, da gestão de um conjunto significativo de rodovias pelo sector privado nacional e internacional, o que trará enormes vantagens para a sua qualidade, assim como para a vida das comunidades locais e dos utilizadores, embora seja necessário entender que, sendo indispensável a participação do sector privado na construção e manutenção de infra-estruturas rodoviárias, o sistema de trânsito tem um relacionamento directo com objectivos de políticas públicas, enquanto a expectativa do sector privado é a de conseguir receita significativa no curto prazo (Allport, 1998: 31).

Por outro lado, dada a impossibilidade reconhecida para um único meio de transporte disponibilizar serviços directos rápidos e eficientes para todas as regiões, uma saída deste contexto é o desenvolvimento de sistemas integrados das infra-estruturas de transporte que consiste no estabelecimento de uma relação de complementaridade entre duas ou mais etapas ou modos de transporte (Carmo, 1965: 24), o que pode ajudar a manter ou a abarcar um número maior de passageiros para o transporte colectivo.

Aliás, para muitos dos problemas que Moçambique e a província de Nampula em particular enfrentam particularmente na área do transporte de passageiros, a sua solução eficaz necessita de um enfoque integrado. A integração oferece não só a possibilidade de poupança de recursos financeiros, mas também para a redução do congestionamento, da sinistralidade e efeitos ambientais, ajudando a promover a equidade e coesão social e territorial.

Note-se que, um dos aspectos importantes na natureza do desenvolvimento é a liberdade, personificada em opções/alternativas no uso das funcionalidades numa determinada

¹⁶⁸ A decisão para a construção da nova ponte deveu-se ao facto de se ter concluído que a ponte Samora Machel não seria suficiente para o tráfego de viaturas pesadas que se faz sentir sobre aquela infra-estrutura como o início do processo de extracção do carvão mineral em Benga.

sociedade, o que também tem a ver com a qualidade de vida (Viegas, 2004; Sen, 1998: 16; Viegas, 1979: 2).

Aliás, um relatório do BM denominado *África Infrastructure Country Diagnostics*¹⁶⁹, reconhecia que no continente africano, com excepções relacionadas com a RAS, a integração dos transportes não constitui uma regra o que encarece os preços dos diferentes produtos em cerca de 75%.

Neste sentido, sendo o transporte um acto económico, social e cultural, a sua planificação não deve estar desligada da dinâmica da sociedade, dentro de uma política integrada que, pretende ser o meio segundo o qual todas as formas de transporte coexistem numa determinada região e se promovem no lugar que lhe compete dentro do quadro geral dos transportes, resultando numa melhoria global positiva para o estado geral e para a qualidade dos serviços, permitindo ainda obter uma melhor eficiência na utilização do sistema de mobilidade (Macário, 2004). O desenvolvimento de um transporte integrado, deve encerrar uma clara visão e com papéis claramente definidos para cada meio de transporte (Matos 2011: 41; Viegas, 2003: 105–115; Sint-Laurent, 1998: 50).

Por outro lado, o valor de tráfego é particularmente bom onde se cruzam meios de transporte distintos que possuem uma dispersão distinta, onde se dão processos económicos em virtude da diversidade de processos de tráfego existentes, sendo as probabilidades de desenvolvimento mais favoráveis (Voigt, 1964: 32) ao ampliar o leque de destinos a disposição dos passageiros, incrementando as oportunidades de viagem (Hance, 1958: 87). Aliás, ligar os territórios significa também garantir boas conexões de transporte inter-modal o que significa um acesso adequado a um vasto leque de serviços (Viegas, 2004; Viegas, 1979: 2).

É necessário assim, formular estratégias de crescimento e desenvolvimento integrado que permitam um crescimento económico equilibrado entre as áreas urbanas, rurais e regionais; seguindo um processo de planificação holístico, interactivo, flexível e adaptável; facilitando um envolvimento activo das comunidades assim como o seu empoderamento (Nothnagel, 1998: 10).

Aliás, em 2009, o Governo de Moçambique, através da Resolução número 37/2009, de 30 de Junho, aprovou a Estratégia Integrada dos Transportes, que preconiza que o seu uso eficiente, pressupõe a existência de um subsistema de transportes rodoviário, ferroviário,

169

Web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/TOPICS/EXTINFORMATIONDCOMMUNICATIONANDTECHNOLOGIES ... - consulta efectuada aos 21/11/13.

aéreo e marítimo e que funcionam de forma interligada quer para carga quer para passageiros; sublinhando “que a rede de transportes do país deve ser tal que explore as diversas vantagens de modo de transporte de forma a alargar as opções dos consumidores para o transporte mais barato e seguro, num sistema que seja integrado e com complementaridade”, de forma a rever e adequar a estratégia do sector dos transportes “ao ambiente económico e social prevalecente” (Resolução 37/2009: 46).

Assim, tendo em conta o contexto actual em que, a qualidade desigual das redes primária e secundária de estradas torna lenta a acessibilidade, os outros meios de transporte, podem concorrer no descongestionamento das rodovias. Aliás, os transportes ferroviários e marítimos, em algumas regiões de Moçambique, meio urbano incluído, podem desempenhar um papel de relevo no transporte colectivo.

Portanto, a solução do problema de transporte não só nas principais urbes do país, passa necessariamente pela diversificação dos modos de transporte como forma de aumentar a oferta, acessibilidade e sua eficácia. Portanto, passa por uma estratégia de reorganização do transporte colectivo que preconize as operações inter-modais. Aliás, todas as medidas que contribuem para a diminuição dos custos de transição, aumentam a utilidade da rede ou da integração para além de motivar uma maior satisfação do passageiro. No contexto actual em Moçambique, a competição entre os diferentes modos de transporte não desencoraja ou constitui ameaça para os passageiros. A principal ameaça e a sua inexistência (Allport, 1998: 39).

Reconhece-se, entretanto que, no contexto actual, o país, com raras excepções, não está em condições de implementar as técnicas intermodais que permitiriam aumentar as oportunidades de maior mobilidade, em virtude das evidentes barreiras de integração física, tarifaria, lógica, tecnológicas, organizacionais e institucionais, principalmente estas, que inviabilizam os investimentos exigidos pela integração (Viegas, 2004; TCRP, 1996; Switch, 2001). No caso de de Moçambique, acresça-se a barreira financeira inerente ao investimento necessário.

Aliás, como foi referenciado, por exemplo, ao nível da província de Nampula estas barreiras estão bem patentes no seu sistema de transportes.

Segundo a ANE, a província, até o ano 2013, dispunha de 2.078,8 km de estradas classificadas sendo que apenas 515 km se encontravam asfaltados. Apenas os distritos de Nampula, Meconta, Monapo, Ilha de Moçambique, Nacala, tinham estradas asfaltadas, muitas deles, atravessados pela estrada Nacional N1. Tendo em conta, por exemplo, que o custo por km da asfaltagem de uma estrada com uma espessura de 4 cm em Moçambique tem um

cálculo que varia entre \$700.000,00 à \$1.000.000,00, os custos calculados para asfaltar apenas as estradas classificadas ao nível da província de Nampula situam-se entre os \$ 1.094.660.000,00 e \$ 1.563.800.000,00. Adicionado isto aos custos de asfaltagem de das pistas dos campos de aterragem, terminais aeroportuários, portos de embarque e desembarque de passageiros assim como a aquisição de meios, representam valores bastante elevados para se fazer alusão a uma rápida e real integração dos transporte a nível provincial e nacional. Note-se que dos 2 aeroportos e 20 campos de aterragem de aeronaves de que a província dispões, apenas os aeroportos de Nacala e Nampula têm pistas pavimentadas e condições de despacho de passageiros, tendo os restantes pistas terraplanadas e que não são funcionais em todo o período do ano, para além de outras carências como é o caso de meios para o abastecimento de aeronaves, imluminação, entre outras necessidades. Quanto ao transporte ferroviário, como se referiu, apenas os distritos de Nampula, Rapale e RibaúeMalema, Meconta, Monapo, Nacala-a-Velha, Nampula, Rapale e Ribaúe são atravessados pelo Corredor de Desenvolvimento do Norte, na sua ligação entre o Porto de Nacala e o Malawi e, no que se refere ao transporte marítimo e fluvial o mesmo não é explorado de uma forma regular.

Tendo em conta que o acesso a sistemas integrados de transporte implica o desenvolvimento de sistemas avançados de gestão de tráfego, o que requer estações de interface (Viegas, 2004) de que Moçambique não dispõe e, aparentemente, não estão previstas na estratégia para tal afigura-se muito oneroso o alcance de tal objectivo. Aliás, um sistema de transportes é bem integrado quando o conjunto (ou a larga maioria) dos seus utilizadores considera que este não lhes impõe custos de transição injustificados, isto é, quando a necessidade de transporte, que implica o recurso a dois ou mais meios de transporte, não constitui por si um custo significativo em termos de tempo, preço, energia física, perda de conforto, entre outros aspectos (Viegas, 2004).

Para além deste aspecto, coloca-se a questão de, aparentemente, a estrutura viária, particularmente no meio urbano, estar saturada e não se poderem esperar melhorias de capacidade para acolher novas infra-estruturas (Wilheim (2013: 7 e 14).

Por outro lado, a dimensão das operações dispersas com uma competição destrutiva entre os operadores, também poderá dificultar uma possível integração dos modos de transporte (Shaw, 1998: 102). Este processo, como adiante se faz referência, passa pela reorganização do sistema de transporte colectivo que está bastante atomizado.

Como defende Spence (1998: 18), há três níveis básicos para que um plano integrado possa ocorrer: i) no próprio sector dos transportes; ii) entre o transporte e a planificação

espacial; iii) entre o transporte e a planificação do desenvolvimento, para atingir os objectivos da reconstrução e do desenvolvimento.

Aliás, um constrangimento legal está na própria na Resolução 37/2009 (48), que preconiza que esta estratégia dá prioridade o transporte de bens e não de pessoas ao referir que, "se consideram dois vectores para o transporte marítimo, nomeadamente o seu papel no comércio internacional e o transporte de cabotagem. No primeiro vector se toma em conta o papel do transporte marítimo para as importações e exportações para Moçambique e para os países da África Austral".

A mesma estratégia, em relação ao transporte aéreo, realça mais o potencial turístico da região norte do país referindo a necessidade de estabelecer dois terminais aeroportuários nas cidades de Nacala e Pemba de forma a atrair turistas e empresas de transporte aéreo europeias, norte americanas e do norte de África com o encurtamento de voos e poupança de custos em relação a utilização dos aeroportos da Beira e Maputo. Portanto, não se prioriza a integração com outros modos de transporte assim como a mobilidade e acessibilidade das comunidades locais, mas sim de turistas estrangeiros "a estratégia da aviação civil ... identifica o transporte aéreo e o turismo como dois elementos basilares para uma transformação socioeconómica sustentável do país", contrariando com o postulado na mesma resolução que é "fazer com que o transporte aéreo sirva os distritos e as populações mais carentes" (Resolução 37/2009: 51).

Assim, apesar de poder resultar em benefícios para a sociedade, operadores incluídos, em Moçambique não se vislumbra a ocorrência de integração de sistemas de transporte, devido as barreiras enumeradas que concorrem para dificultar e bloquear o seu desenvolvimento.

No entanto, mesmo reconhecendo que as operações de sistemas integrados em Moçambique não parecem possíveis no curto ou a médio prazo, visto que a implementação de políticas públicas é condicionada pela disponibilidade de recursos (humanos, financeiros e técnicos); não dependendo, portanto, da intenção política dos governos mas sim da disponibilidade e capacidade da sociedade em libertar tais recursos¹⁷⁰ (Viegas e Dentinho, 2010: 10; Cardim, 2006: 74), é premente uma reorganização profunda do sector para permitir uma maior e melhor ligação entre os diferentes modos de transporte para que possam responder as necessidades de movimento geradas pelo crescimento urbano e pelas necessidades que o desenvolvimento socioeconómico requer. A integração do sistema de

¹⁷⁰ Esta Resolução (46), reconhece que a implementação desta estratégia obedecerá "aos imperativos de capacidade financeira e humana".

transporte, deve continuar a fazer parte da agenda governamental, sob o “risco de manter o país na senda do eterno modo de subdesenvolvimento” (Resolução 37/2009: 47), visto que ela constitui uma oportunidade para a melhoria da actividade do transporte colectivo e consequentemente a melhoria do nível de vida das comunidades, ao promover um aumento de mobilidade para além de também constituir uma oportunidade para os operadores. Aliás, o Decreto 37/2009 (47), sublinha que "a dependência numa única forma de energia mostrou e provou a sua fragilidade e a sua vulnerabilidade. Daí que na escolha dos meios de transporte e das infra-estruturas relacionadas deve-se ter em conta a necessidade de uso de diferentes fontes de energia, com incidência para aquelas que se mostrem renováveis ou sustentáveis".

Assim, um dos grandes desafios da política dos transportes é a implementação da solução integrada, mediante iniciativas que combinem a diversificação, criação de empresas e de infra-estrutura para os serviços de transporte que poderão contribuir na melhoria das perspectivas económicas.

O importante, é o estabelecimento de um plano que, muito embora possa ser limitado, dada a exiguidade de recursos, possa beneficiar uma apreciável região, incentivando a redistribuição dos serviços e diferentes actividades. Não se deve pretender alcançar abruptamente uma integração total do sistema de transporte, mas sim procurar lentamente e sem sobressaltos alcançar este objectivo. E esse plano deve enquadrar-se perfeitamente no plano de fomento de infra-estruturas de transportes (Mendes, 1957-1958: 27-28).

Quer nas zonas rurais quer nas zonas urbanas, o crescimento, o emprego e o desenvolvimento sustentável passa pela diversificação das actividades de transporte, o que também representa uma premissa para o equilíbrio territorial, quer do ponto de vista económico, quer do ponto de vista social (Spence, 1998: 16). Por outro lado, esta conceptualização deve também ter em conta a dinâmica socioeconómica regional¹⁷¹.

Caso contrário, as estruturas de poder existentes na região consolidar-se-ão em vez de serem niveladas e o potencial de conflito económico será ampliado em vez de reduzido. Aliás, os desequilíbrios económicos existentes entre os países, são factores que criam um certo constrangimento no desenvolvimento regional e susceptíveis de originar conflitos.

6.3. - Promoção de Associações de Operadores

¹⁷¹ Por exemplo, na RAS já está em execução o projecto *Moving South Africa*, orçado em 20 mil milhões de Randes, enquadrado no *South African White Paper on National Transport Policy*, uma iniciativa do *South African Department of Transport*, com vista a desenvolver uma estratégia integrada e de mudanças no sistema de transporte no Séc. XXI. O seu objectivo é o de implementar uma estratégia encerrando uma visão de 20 anos para o sector dos transportes (Lipman e Monaghan, 1998: 37).

A natureza fragmentada do sector privado constitui uma das principais causas da ineficácia do serviço de transporte colectivo em Moçambique (USAID, 2008: iv), nomeadamente, no seu funcionamento, assim como no crescimento dos pequenos operadores, impedindo, até certo ponto, a sua consolidação.

As respostas políticas a este contexto podem traduzir-se em acções em três frentes: concentração, interligação e cooperação. Tal como defendem Krugman e Obstfeld (1994: 57), uma das soluções para os actores poderem enfrentar os efeitos da concorrência e o seu incremento, é uma melhor organização, que constitui uma das principais soluções que a economia oferece. Associativismo ou cooperativismo como um desafio e oportunidade para os operadores e para o transporte colectivo.

Assim, a análise factual da realidade moçambicana sugere que o actual sistema, está claramente divorciado da realidade do crescimento económico nacional e regional (Figueiredo, 1996: 44). O país precisa de desenvolver uma estratégia de actuação que lhe permita maximizar os benefícios com um processo de integração dos operadores, tendo em vista os desafios e as oportunidades que a mesma engendra, desincentivando a adopção de estratégias individuais.

Neste sentido, os pequenos operadores devem fundir-se ou juntar-se a grupos de aliança nacionais ou mesmo regionais, de forma a caminharem para a consolidação e o investimento.

Embora integração e concorrência não sejam necessariamente incompatíveis, há uma tendência para que o nível de integração atingido diminua a medida que aumenta a pressão competitiva, visto que o particularismo não morre com a integração (Torres, 1995-1996: 3).

É neste quadro que se deve estimular o sector privado formal e informal para uma concorrência sã e promover a criação de bases sólidas para que o mesmo produza sem se preocupar apenas com lucros imediatos.

Alias, no global, cooperação significa superar as divisões. Os conceitos de integração, desenvolvimento e cooperação são inseparáveis, ao mesmo tempo que não há desenvolvimento sem cooperação: “a sociedade actual caracteriza-se pela existência de grupos ... o sujeito económico individual tende a ser absorvido pelos grupos com o objectivo de aumentar o poder de intervenção e de defesa de interesses, tantas vezes corporativos” (Medeiros, 2004: 67). Com a globalização de mercados passou-se de uma produção mercantil orientada para o mercado nacional, para uma produção global, com competidores globais (Torres, 1995-1996: 3), o que significa que, no ambiente internacional a legitima competitividade das nações, empresas e espaços resolvem-se pela cooperação.

Assim, a união de empresas ou de proprietários de viaturas poderá constituir uma saída viável na estruturação do sistema de transporte colectivo em Moçambique pois permitiria “a constituição de unidades dimensionalmente mais adaptadas as necessidades do sector e da economia nacional” (Figueiredo, 1996: 43).

A integração de operadores de transporte colectivo resultará, em benefícios para os passageiros e para a sociedade (NEA *and partners*, 2003). Esta união ou associação pode concorrer para a constituição de um mercado maior e extenso, com efeitos na comercialização e a oferta de serviços mais diversificados e especializados, permitindo uma economia de tempo, rentabilidade e competitividade maiores. A constituição de associações de operadores a diversos níveis pode constituir, quando devidamente orientada, uma das formas de acabar com os transportadores ilegais, como se observou noutros quadrantes, como é o caso do Brasil (Gomide e Galindo, 2013: 32).

Para tal, é necessário que os diferentes operadores não olhem para as suas *empresas* como sendo completas. O alcance do objectivo da integração exige que as suas actividades se guiem pelo princípio do benefício mútuo, criando maior interdependência e complementaridade entre as empresas, potenciando-as com a unificação dos recursos, permitindo a especialização nas áreas em que têm ou podem ter as melhores condições, visto que “a especialização, permite aumentar a produção e conseqüentemente, a acumulação de capital tão necessário ao crescimento económico (Diniz, 2006: 95).

Os processos de fusão entre diferentes operadores, mostra-se assim, como uma das alternativas viáveis de forma a que estes fortifiquem a sua posição no mercado nacional e regional, algo que, em parte, pode ajudar a mudar a configuração da actividade, uma vez que tudo indica que a nível regional, na comercialização do transporte colectivo sobreviverão as companhias que apresentarem disponibilidades não só de meios financeiros mas também em organização.

Uma estratégia desta natureza e sua consolidação poderá gerar economias de escala que se ampliarão, permitindo um melhor aproveitamento do protocolo regional sobre os transportes ao nível da SADC. Aliás, com o desenvolvimento desigual entre os países membros da SADC, numa liberalização do mercado de transporte colectivo teme-se que a RAS seja o principal beneficiado inundando o mercado com os seus serviços.

Esta acção pode, assim, minorar os riscos da actividade a nível interno pois, poderá permitir as empresas introduzirem alterações de padrões de oferta de serviços tendo em conta a potencialidade das transportadoras estrangeiras, visto que a integração regional é portadora de desvantagens para os operadores moçambicanos, na medida em que, para além da

desorganização geral da actividade no país, foram apanhados com viaturas de dimensões inferiores em relação as de outros países com que têm de concorrer livremente.

Aliás, tudo leva a crer que a legislação dos países limítrofes, particularmente da RAS, sempre acompanhou a evolução tecnológica da indústria automóvel, diferentemente de Moçambique, onde a actualização foi sempre tardia, daí que, em parte, os operadores encontrarem-se descapitalizados e sem capacidade competitiva, para além de outros factores, tais como o controlo administrativo das tarifas ou os elevados preços praticados no país na aquisição de um veículo novo comparativamente o que se observa, por exemplo, na RAS.

Assim, o protocolo regional impõe a necessidade de uma adaptabilidade a novas formas de actuação e encarar o mercado, sendo importante prestar atenção a concorrência, actuando de uma forma pró-activa na procura de caminhos eficazes na prossecução dos objectivos do país nesta área.

Note-se que em relação a possíveis conflitos, por exemplo, já em Abril de 1999, a Associação dos Transportadores Rodoviários de Carga de Maputo (ASTROCAMA), denunciava que, ao fazer cabotagem no Porto de Maputo, a RAS estava a violar o acordo bilateral de transportes rodoviários pois tratava-se de uma situação de concorrência desleal imposta pelos transportadores estrangeiros aos moçambicanos. Alertava a ASTROCAMA que, não se tratando de uma situação nova, se assumia como alarmante pois, a indústria nacional de transporte rodoviário acabaria afundada face à crescente debilidade do sector (Notícias, 07/04/99).

Aliás, a falência da transportadora moçambicana *Panthera Azul*, constituída em Novembro de 1993, que se dedicava exclusivamente ao transporte de passageiros, fazendo o percurso diário entre Johannesburg-Maputo e vice-versa, é elucidativa neste ponto. A *Panthera Azul*, possuía para o efeito 4 autocarros com uma capacidade de 50 passageiros cada, numa altura em que a sul-africana Translux, dispunha de uma frota acima de 200 autocarros e uma outra, a Intercape, com uma frota acima de 100 veículos. De referir que estas transportadoras sul-africanas continuam a operar no mercado moçambicano e regional¹⁷².

Assim, a penetração de operadores estrangeiros no mercado nacional, sem a observância da necessidade de constituição de unidades maiores e competitivas, enfraquecerá ainda mais os operadores provinciais ou nacionais, face a concorrência. O operador nacional

¹⁷² www.translux.co.za/home.aspx - consulta efectuada a 02/07/2014.

deve estar capacitado a fazer cabotagem em igualdade de circunstância com outros operadores regionais.

Os ganhos com a constituição de uniões entre as transportadoras ao nível da província e do país, permitirão alcançar, não só o transporte a nível provincial, mas também nacional e regional assim como pode capitalizar possíveis uniões com organizações congéneres ao nível nacional e dos países da região.

Tal como referem Todaro e Smith (2008: 593 – 594) e Taaffe (1970: 30-31), abrindo as suas economias e sociedades ao comércio global, os países menos desenvolvidos convidam, não só a transferência de bens, serviços ou recursos financeiros mas também ficam com a possibilidade de poderem influenciar a transferência de tecnologia, estruturas, organização institucional, educação, saúde, sistemas sociais, valores, ideias e formas de estar dos PD, o que pode trazer efeitos positivos no ambiente local¹⁷³. O estabelecimento de vínculos entre empresas estrangeiras e locais pode concorrer para a melhoria da eficiência, o emprego e a transferência de conhecimentos; o que significa melhorar a sua capacidade de absorver novas ideias e práticas e lhes ajudarão a manter um crescimento na produtividade.

Assim, as fusões, podem significar, a integração dos operadores em cadeias internacionais de fornecedores e conseqüentes reduções de custos, economias de escala e expectáveis aumentos de actividades. E esta é também uma questão fundamental dado o performance que o IDE tem registado nesta área.

Assim, mostra-se necessário fortalecer o associativismo como instrumento de provisão de informação, partilha de custos e exercício de pressão; melhor acesso a novas tecnologias, mecanismos alternativos de financiamento, entre outros, embora se reconheça que o desenvolvimento de ferramentas de harmonização com vista ao desenvolvimento de um sistema de transportes sustentável não seja uma tarefa fácil, porque os transportes constituem uma área complexa e que contempla diversas políticas sectoriais.

Portanto, só com uma visão integrada e regional, os operadores poderão concorrer no mundo do transporte colectivo pois, isoladamente, dificilmente poderão alcançar resultados positivos.

¹⁷³ Embora também reconheçam que a abertura económica ao mercado internacional de bens e de capital, pode permitir não só a transferência de bens, serviços e recursos financeiros mas também influências desenvolvimentistas ou anti-desenvolvimentistas com a transferência de tecnologias, atitudes consumistas, estruturação e organização institucional, educacional, saúde, sistema social, valores, ideias, estilos de vida dos PD; aspectos que podem ter um impacto positivo ou nocivo, dependendo da natureza da estrutura política, social, institucional do país recipiente e das suas prioridades de desenvolvimento (Todaro e Smith, 2008: 593 - 594).

É provável que no curto prazo, a união ou fusão de empresas/operadores, dado o modelo actual ligado a fraca capacidade técnica e financeira dos mesmos, possa ser problemática, dadas as diferenças (dimensão das frotas e, eventualmente, técnicas e financeiras). Daí que se deve acautelar que a mesma ocorra de acordo com a dimensão e estrutura das empresas para evitar que as de diminuta dimensão possam contribuir para o agravamento da associação e não a sua melhoria, sendo útil a sua avaliação pelo número e capacidade das respectivas viaturas, ou ainda pelo efectivo do seu pessoal empregado (Figueiredo, 1996: 44).

Aliás, a existirem condições para tal implementação, um dos problemas a resolver, inicialmente, poderá ser a falta de consenso, isto é, a dificuldade de harmonização equitativa no seio dos operadores. Eventualmente, a questão poderá ficar associada ao facto de grande parte dos mesmos pretenderem ter uma posição importante ou dominante numa operação desta natureza, o que, por outro lado, obrigará a algumas posições políticas do governo, não só em relação a questão do estabelecimento de associações, mas também em relação a algum investimento para o saneamento da situação de alguns operadores. Aliás, tendo em conta o deficiente ponto de partida, nomeadamente ao grau de obsolescência dos seus equipamentos, as suas possibilidades de progressão, fortemente condicionada por operações internas, no curto prazo, os operadores requerem grandes investimentos, a fim de poderem crescer e desenvolver-se sem medidas proteccionistas.

Neste sentido, uma forma de aliança que pode ser facilmente aceite pelos operadores, dada a menor transferência de “soberania empresarial” que acarreta, mantendo ainda boa parte das vantagens associadas ao ganho de escala, é a de mutualização, ou seja, partilha dos riscos e dos custos fixos associados por exemplo aos créditos para aquisição de veículos e de peças sobressalentes. Aliás, por essa via, consegue-se um crédito mais fácil e mais barato, desde que se estabeleçam os mecanismos adequados de pressão entre os mutualistas para que cumpram as suas obrigações inter-pares.

A experiência em muitos países e sectores mostra que esta pressão é geralmente bem aceite e eficaz, visto que, esta forma mantém integralmente a propriedade e muitos dos graus de liberdade de cada uma das empresas mas aumenta fortemente a consciência colectiva dos empresários e pode até constituir – mas não necessariamente – um primeiro passo a caminho da mutualização de outras funções (por exemplo, formação técnica do pessoal) ou mesmo da fusão.

Aliás, as soluções de mutualização têm a vantagem de serem mais flexíveis, já que oferecem a possibilidade das percentagens de contribuição de cada operador poderem ser

diferentes para as diferentes funções, por exemplo um valor ligado ao número e preço dos veículos a adquirir a crédito, e outro valor ligado ao número de pessoas a envolver na formação técnica.

Este, constitui um desafio ao Estado e ao sector privado e empresarial. Investir e lançar mais iniciativas. Aproveitar as oportunidades que o mercado regional oferece, promover investimentos, aumentar a produção, criar novas empresas, desenvolver as existentes. Só assim se conseguirá progredir e também melhorar a situação no sector (Cunha, 1971: 16).

6.4. – Outros Incentivos do Estado

A estratégia de modernização do sector não deve assim passar apenas pela modificação da legislação ou mudanças organizacionais ou estruturais em detrimento da introdução de novos equipamentos e métodos de gestão. Senão, tratar-se-á apenas de uma reorganização do sector.

A modernização deve visar a melhoria da qualidade dos serviços de forma a responderem às exigências do mercado, elevar os seus padrões, dotando-os de tecnologias modernas e criando sistemas de gestão optimizados, pelo que deve-se observar uma intervenção de dimensão política (Cabanes, 1996: 78), que passa por uma política de formação e de comunicação, tal como está previsto na Resolução 37/2009.

Aliás, no contexto da globalização, a estrutura de produção está em constante mutação, tendo por base uma competição global entre países e empresas, com estratégias próprias, em que o papel das autoridades passa por criar condições monetárias, financeiras assim como infra-estruturas fundamentais para atrair investimentos para além de regular a concorrência entre os actores económicos.

Neste sentido, a orientação do sector do transporte colectivo, particularmente o privado não pode continuar desprovido do apoio de que necessita por parte do Estado, nem desenquadrado da orientação global definida para o sector.

Aliás, o Estado não é o garante impessoal de um mercado ou tem dele um direito de propriedade; ao contrário ele deve ser também uma fonte de financiamento para a reconversão do sector privado (Cabanes, 1996: 85).

Neste sentido, o Governo deve disponibilizar e reforçar as ajudas directas e indirectas a projectos de transporte colectivo que contribuam para a melhoria da sua qualidade e capacidade técnica, o que pode ser levado a cabo através de diferentes mecanismos de intervenção, através da aplicação de instrumentos económicos, jurídicos e fiscais que

assegurem o uso sustentável dos recursos em matéria do transporte colectivo, sem colocar em causa a sua competitividade.

Aliás, por parte das diferentes associações de operadores de transporte colectivo no país, o sentimento dominante é o de um aparente abandono, o que motiva preocupação em relação ao potencial do sector em enfrentar a concorrência regional sem um significativo apoio financeiro estatal. Note-se que, no contexto actual, não se observam subsídios para uma expansão regional. O subsídio actual, para a manutenção do preço, visa apenas a algum mercado interno.

Recorde-se que, em Junho de 2012, o sector privado, durante o encontro do Conselho Alargado de Consulta¹⁷⁴, propôs a constituição de um fundo de fomento industrial, com o objectivo de concentrar o apoio às empresas nacionais, alertando que a estratégia de promoção industrial adoptada até então não permitia aos privados coordenar e participar de forma articulada no processo de definição de políticas e estratégias para a indústria nacional (Notícias, 08/06/12), pelo que a intervenção do Estado em termos de canalização de recursos ao sector é fundamental.

Com a acção interventiva do Estado poder-se-á orientar, o melhor possível, a aplicação dos investimentos privados e evitar que as actividades se concentrem demasiadamente em certas regiões e ao mesmo tempo levar o sector a uma maior especialização, embora a participação do sector privado não substitua a responsabilidade quer das autarquias quer do Estado na problemática do transporte colectivo.

Eventualmente, a inexistência de uniões entre operadores deve-se a falta de incentivos claros para tal e uma iniciativa política que oriente para esta via (Sint-Laurent, 1998: 50).

Os incentivos por parte do Estado podem constituir assim, um instrumento susceptível de promover esquemas de integração voluntária, por exemplo, através da construção de terminais rodoviários com instalações para escritórios dos diferentes grupos. Aliás, a racionalidade de todo o sistema de transporte colectivo passa, naturalmente, pela existência de terminais rodoviários de passageiros como meio de organizar o transporte. Situação que exige uma modernização do contexto, o que significa proceder modificações estruturais importantes não apenas ao nível da legislação e na melhoria da infra-estrutura, mas também das condições de trabalho (Cabanès, 1996: 52).

Neste sentido, os incentivos também passam pelo estímulo da formação da força de trabalho, por exemplo, convertendo as despesas de formação em despesas fiscais ou pela

¹⁷⁴ Trata-se de um encontro que junta anualmente representantes do sector privado nacional e do Governo.

isenção do pagamento de taxas na importação de peças de viaturas por um determinado período, facilitação no acesso a linhas de crédito por parte dos operadores associados ou individuais que reúnam determinados requisitos, nomeadamente, dimensão, frota (número e idade dos meios), qualificação técnica dos seus trabalhadores, entre outros incentivos (Bolade, 1998: 88). Como se pode constatar, também nestes domínios a mutualização pode ajudar desde que o Estado conceda os benefícios a empresas ou associações de empresas que tenham mutualizado as suas participações e riscos associados.

Isto apenas será possível, aumentando o conhecimento do operador, criando medidas específicas direccionadas aos factores exógenos para o combate à exclusão e providenciando a informação.

Aliás, em relação aos operadores, é exigível um acompanhamento constante, verificando-se a sua preparação, estabilidade e garantias para o desenvolvimento das actividades. A capacitação é uma questão incontornável para que a monitoria e avaliação das actividades seja eficiente. Aliás, uma pessoa formada está em melhores condições para observar, explorar e rentabilizar as oportunidades, orientando racionalmente o investimento disponível: “a resposta a este desafio depende, fundamentalmente, das capacidades de aprendizagem que possam ser incorporadas nos processos organizacionais” e, a capacidade de “auto-regulação” ou aprendizagem, somente será apropriada “para actuar em função dum programa preestabelecido” (Bilhim, 2008: 74).

De uma forma geral é importante a capacitação dos operadores para que possam aumentar a eficácia e eficiência operacional, adoptar modernas técnicas de gestão nas áreas operacional, comercial, financeira e de recursos humanos visando a rápida resolução dos problemas operacionais, contexto que poderá trazer uma elevada satisfação dos consumidores.

Aliás, em regimes de competição limitada esta responsabilidade deve ser assumida pelo Estado, de forma que todos os operadores sejam beneficiados (Isotope, 1997).

Isto permitirá que os transportadores exerçam a sua actividade com dedicação e sejam valorizados. Assim, programas de âmbito educacional e cultural se impõem a este objectivo visto que, os operadores e seus /trabalhadores não estão em condições de se beneficiarem, por exemplo, de assessorias. Isto favorece a sua manipulação por parte de outros actores, quer públicos, quer da sociedade civil, quer ainda nas respectivas associações ou federações.

Por outro lado, a globalização, a convergência e a liberalização, que representam as actuais tendências políticas e socioeconómicas, impõem aos gestores um exercício permanente de desenho de estratégias de gestão das suas organizações de modo a responder as exigências de novos mercados globalizados. Estratégias que tendem a melhorar os padrões de

qualidade dos produtos e serviços oferecidos e, com competitividade e responsabilidade garantem mais valor as suas empresas, pois estão abertas a uma vasta gama de opções e soluções no mercado.

É necessária, por exemplo, uma estratégia sindical dos condutores de veículos como uma via de promoção política e de aquisição de reconhecimento social, para fazer face, por exemplo, aos salários insignificantes ou a falta de contratos; devendo ser criadas as necessárias condições para que todos os trabalhadores do sector gozem de idênticos benefícios, principalmente no que se refere a aposentação e outras regalias sociais, evitando-se a disparidade existente em relação as categorias, salários, privilégios, deveres e obrigações dos trabalhadores, laborando no mesmo sector e executando o mesmo trabalho. O Estado pode ter aqui um papel, definindo (ou negociando com as empresas e os sindicatos) condições mínimas de trabalho e remuneração dos condutores nas empresas que queiram beneficiar de apoios públicos à formação do seu pessoal ou à modernização das suas frotas.

Um contexto desta natureza, poderá levar os operadores a remunerar os seus condutores mensalmente e não diariamente, evitando-se a ansiedade e a prática de “velocidades excessivas a fim de aumentar o número de viagens e, conseqüentemente”, a sua remuneração (Wilheim, 2013: 16).

Por outro lado, como se observou, estes incentivos podem concorrer para a legalização dos operadores informais. Aliás, para utilizar o potencial do sector *marginal* e deste modo fomentar o desenvolvimento, torna-se necessário prestar-lhe assistência, pondo a sua disposição a formação requerida, facilitação na obtenção de crédito, conselhos técnicos que melhorem a sua produção e o fornecimento de meios mais modernos e de uma infra-estrutura de serviços. Se encorajar-se a sua contratação por parte das grandes empresas e do sector público, poder-se-ia estar a contribuir para o fornecimento de novas fontes de procura (TICIDI, 1981: 174).

Como defendem Lopes (1999: 16 – 17) e Garbrah-Aidoo (1997: 61), não se pode falar de desenvolvimento num contexto em que não há empresários. A passagem de uma cultura de relações humanas para um tipo de relações formais ou jurídicas é necessária para o aumento da produtividade, para uma modernização efectiva para o alcance de uma melhor qualidade (Cabanes 1996: 78). Um operador ilegal não traz consigo apenas as experiências traumatizantes, mas também os seus conhecimentos, experiência de vida e sonhos para um futuro melhor, e, a sua contribuição para o desenvolvimento pode ser valiosa.

Neste sentido, uma outra resposta imediata, para a saída do estado *decadente* em que se encontram os operadores nacionais é a implementação do preconizado no regulamento do

transporte colectivo, que é a concessão de rotas, neste caso, a operadores associados ou individuais que demonstrem serem detentores de capacidades materiais (frotas), técnicas e humanas. A concessão de rotas irá permitir ou fazer com que cada carreira/rota tenha apenas um gestor, agrupado ou individual, que terá a responsabilidade de apresentar soluções para todos os problemas que ocorram na sua área de actuação pois, para além do concessionário ter de apresentar um projecto que se adequa as necessidades do tráfego, o mesmo terá trabalhadores com vínculos contratuais, entre outras situações de legalidade exigidas para a prática da actividade para além de ter de respeitar todos os critérios definidos para operar na respectiva rota, o que tornará o sector mais produtivo e gerador de emprego e desenvolvimento o que, por outro lado, pode tornar o sector atractivo quer para os agentes de marcas, quer para as instituições de intermediação financeira, na sua assistência a actividade, que passarão a olhar para os operadores de transporte colectivo na sua estrutura real e garantir que a sua iniciativa de negócios seja viabilizada e concretizada nas condições socioeconómicas em que ele se encontra.

Aliás, o Decreto 11/2009 (10) sublinha que “nas localidades onde existir uma concessão de transporte colectivo na qual se inclua o transporte em veículo automóvel de passageiros, bagagens e mercadorias será proibido embarcar passageiros, bagagens ou mercadorias cujo destino corresponda a área exclusiva de transporte local”.

Por outro lado, com a implementação do preconizado no Decreto 11/2009, através de operadores associados, as populações poderão usufruir dos benefícios da concorrência no transporte colectivo. Operadores associados distribuídos por rotas, constitui assim a base para operações organizadas, eficientes e lucrativas (USAID, 2008: 8; Antoine, 1998: 57). Este processo contribuirá para a eliminação do fenómeno de encurtamento de rotas pois, no contexto actual, se torna complicado controlar o fenómeno, dado a existência de muitos operadores isolados, o que torna difícil a sua fiscalização, muito menos a identificação dos responsáveis por determinados comportamentos. Significa que o grupo concessionário responderá pelas anomalias na respectiva rota pelo que, teoricamente, haverá mais profissionalismo na actividade de transporte colectivo.

A concessão de rotas apresenta-se assim como uma grande oportunidade para profissionalizar o sector. Constituirá uma forma de desincentivar o crescimento incontrolado de um parque de viaturas informais, que, nalguns pontos, chega a ocupar cerca de 80% do mercado, atrofiando os profissionais do sector pois a actividade torna-se insuportável dada a elevada concorrência paralela e ilegal (Figueiredo, 1996: 10).

Se cada um dos actores desempenhar o seu papel de uma forma clara e os objectivos políticos do transporte colectivo estiverem claramente definidos para o operador/explorador de uma determinada linha, a actividade poderá conseguir aumentar o nível de clientes e contribuir para um forte rendimento seja no meio urbano ou rural (Hung, 1998: 100).

Por outro lado, sendo definidas as condições mínimas de qualidade para concorrer às concessões de rotas, ficando claro que não pode haver operações para além das mesmas (nas áreas urbanas) ou em sobreposição significativa com as rotas concedidas (nos casos inter-urbanos), com uma determinada capacidade, em função das necessidades, evitar-se-á que qualquer um possa se fazer ao mercado, explorando a rota que lhe convier, e irá permitir aos municípios ou outros órgãos locais um maior controlo e rentabilizar as respectivas receitas fiscais. (Antoine, 1998: 58).

Assim, a limitação da capacidade total do parque por distritos mostra-se pertinente, visto que, permitirá uma definição cabal e adequação a procura e a evolução económica (Figueiredo, 1996: 44). Este sistema supriria, a ser devidamente concebido e aplicado, os efeitos anárquicos que caracterizam o transporte colectivo em Moçambique, que é complexo e inadequado.

Os incentivos estatais permitirão que os empreendedores nacionais e os investidores externos tirem todas as vantagens das oportunidades de que o país dispõe com o aumento da movimentação de bens e pessoas, assim como para a criação de postos de trabalho, numa base ampla, que são essenciais para a redução da pobreza.

Os objectivos da intervenção estatal no sector, devem ser assim, os de melhorar os aspectos inerentes a convergência, competitividade, assim como a cooperação territorial no âmbito da SADC; apoiando modelos de transporte mais sustentáveis.

Por exemplo, na RAS, uma política governamental direccionada ao sector do transporte colectivo, permitiu que os proprietários de “*mini-buses*” de 15 lugares com motores a gasolina fossem substituídos com outros de 25 lugares, movidos a *diesel* com motivos de satisfação quer para os passageiros (maior comodidade), quer para o meio ambiente (redução dos efeitos poluentes com a utilização da gasolina) (Venter, Britz e Homes, 1998: 78).

É necessário assim, que o país encontre, com base nos operadores formais e informais, formas articuladas de concretização de uma estratégia económica e de modernização empresarial, reorganizando o sector para a melhoria do seu desempenho de forma a ser portador e preservar a sua rentabilidade e melhoria no rendimento das receitas fiscais, necessárias para a melhoria da qualidade de vida das comunidades (Antoine, 1998: 57).

Um processo desta natureza poderá permitir, por exemplo, a uniformização das marcas tal como está previsto na Resolução 37/2009 (57). Aliás, nos anos 1980, uma única marca, a «SCANIA», predominava na frota estatal, facto que concorreu para que aquele fabricante implantasse uma unidade de manutenção em Maputo (Notícias, 20/08/1980).

Por outro lado, os incentivos do Estado devem ser também, progressivamente, portadores das competências da adopção e difusão das Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC)¹⁷⁵ pois, no processo do crescimento económico, é necessário ter em conta o papel do progresso tecnológico na implementação das políticas tendentes ao crescimento/desenvolvimento.

Aliás, Moçambique é um país em que a utilização de novas tecnologias é ainda muito baixa (WB, 2010¹⁷⁶; UNDP, 2008: 26). Aliás, um dos requisitos que os transportadores privados enfrentavam para aderir ao subsídio previsto no programa destinado aos beneficiários do passe de transporte introduzido em Agosto de 2011, foi a instalação de plataformas electrónicas de validação e gestão das viagens previstas ou inseridas no passe que permitissem uma posterior reposição dos subsídios. A falta de mão-de-obra qualificada é apontada como o principal factor que dificulta a aquisição de novas tecnologias pelas empresas, embora, desde Abril de 2013, com o financiamento do FTC, a EMTPM tenha iniciado a título experimental, em 11 unidades, a introdução de bilhetes electrónicos.

Aliás, o sector dos transportes no seu conjunto, e em especial as pequenas empresas, encontram-se, cada vez mais dependente no que podem oferecer as tecnologias de informação e comunicações. Como refere Coelho (1999), “a sociedade de informação (SI) é infiltradora e mais tarde ou mais cedo chega a todos os domínios da vida colectiva e também a muitas áreas de vida privada. Desprezar o potencial da SI no desenvolvimento urbano e das regiões é que seria contra natura”. Aliás, “o crescimento económico está, de igual modo, relacionado com a inovação e a criação de novas ideias o que é vulgarmente referido por progresso tecnológico” (Diniz, 2006: 91).

Tal como está plasmado na resolução 37/2009 (63),

o crescimento actual da economia Moçambicana está condenado a estagnar ou mesmo a reverter a sua direcção se não se observar um progresso assinalável ao nível tecnológico. ... a história do desenvolvimento económico a escala mundial mostra que os países com uma base produtiva limitada pelo desenvolvimento

¹⁷⁵ No ano 2000, o Governo aprovou a Política de Informática de Moçambique que definiu as TIC como instrumento para a redução da pobreza e promoção do desenvolvimento (UNDP, 2008: 21)

¹⁷⁶ World Development Indicators database, April 2010 – http://ddp-ext.worldbank.org/ext/ddpreports/ViewSharedReport?REPORT_ID=9147... – Consulta efectuada a 11/06/2010.

científico e tecnológico perdem a sua competitividade internacional, mesmo que tenham recursos naturais abundantes e únicos.

Aliás, o Decreto 11/2009 (14) define que “todos os veículos pesados de transportes públicos de passageiros e de mercadorias devem possuir um aparelho de controlo denominado tacógrafo, ou outro instrumento a ser instalado a bordo dos mesmos, para indicação e registo instantâneo e inalterável de velocidade, tempo e distância”.

É necessário assim, que o governo dê relevo ao papel do progresso das TIC na implementação de políticas de promoção de crescimento e desenvolvimento.

Assim, os incentivos devem também ser direccionados de forma a contribuírem para que o sector do transporte colectivo seja forte e dinâmico, centrando-se nas prioridades de transferência de conhecimentos, modernização, inovação e qualidade na cadeia de prestação dos serviços.

Esta acção pode ser acompanhada com a selecção das melhores e aplicáveis tecnologias no sector dos transportes, promovendo-as e difundindo-as, visto que “o processo de adaptação dos conhecimentos e tecnologias produzidas algures peca pela sua universalização cega” (Resolução 37/2009: 63).

Com a intervenção estatal, são necessárias políticas que incentivem a emergência de um sector privado eficiente que possa dinamizar a economia. Portanto, a estratégia deve ser portadora de intervenções que potenciem a competitividade a longo prazo, dado que o transporte é um serviço de interesse geral, assim como deve constituir um momento para o Estado pressionar os operadores a fazerem concessões nas suas operações, nomeadamente na exigência de qualidade.

Neste sentido, a constituição de incubadoras de empresas que possam servir de modelo aos novos operadores ou o desenvolvimento de projectos - piloto como caminho para mostrar a efectividade de uma nova política nesta área, é um desafio que se impõe ao Estado (Sint-Laurent, 1998: 50), o que permitirá estabelecer ou facilitar um processo de intercâmbio de boas práticas.

No caso de Moçambique podea se considerar a possibilidade de haver um concessionário único para toda a bilhética electrónica, ainda que permitindo diferentes sistemas e níveis tarifários nas várias províncias, que seria remunerado por essa função, independentemente do transportador. Por essa via se conseguiria a escala necessária para permitir a sofisticação e fiabilidade desejável, além de que a integração tarifária de vários transportes na mesma viagem se faria de forma transparente para o passageiro.

Eventualmente, como se referiu, as dificuldades poderão resumir-se na falta de infra-estrutura para o carregamento dos bilhetes electrónicos com dinheiro: mesmo recorrendo a bancos e estações de correio, a cobertura territorial será escassa em muitas zonas, pelo que haveria também que recorrer a outros estabelecimentos comerciais – mas esses teriam de estar também ligados à rede informática.

Daí que, uma forma semelhante mas menos exigente de infra-estrutura seria, por exemplo, recorrer aos telemóveis para proceder a esses pagamentos, o que seria possível desde que houvesse um acordo com os operadores de telemóvel para que as mensagens relativas a pagamentos fossem muito baratas, eventualmente pagas pelo Estado face às poupanças realizadas a nível geral das concessões. A forte penetração dos telemóveis em toda a África e o facto de já existir a estrutura comercial para proceder ao seu carregamento são argumentos fortes a favor de uma solução desse tipo¹⁷⁷.

Esta acção também passa pela revisão da política tarifária e de subsídios aos operadores e companhias petrolíferas. Aliás, Mander e Retallack (2002: 166) referem que os vários subsídios directos, incluindo taxas e incentivos disponibilizados pelos governos as empresas petrolíferas para que os preços dos combustíveis se mantenham a um nível baixo, mesmo comparando-os com os recursos financeiros que os países gastam em estradas, caminhos-de-ferro, aeroportos, portos e outras infra-estruturas de transporte, são astronómicos. Alertam assim que, se estes subsídios forem direccionados aos transportes colectivos e transportes alternativos, grande parte dos problemas que afectam as sociedades em matéria de transportes, estariam resolvidos¹⁷⁸. Aliás, o sistema actual de subsídios as gasolineiras, ignora que na generalidade, grande parte das viagens motorizadas são levadas a cabo pelo meio individual. Por outro lado, mesmo reconhecendo a importância e necessidade dos subsídios para os transportes colectivos, exige-se uma capacidade de gestão “devidamente capacitada com adequados modelos de regulação” para que os mesmos possam alcançar o seu objectivo; isto é, tornar-se uma margem de lucro para as empresas do sector (Gomide e Galindo, 2013: 36).

¹⁷⁷ Moçambique já oferece plataformas de pagamentos de serviços (electricidade, água, passagens aéreas, transferência de valores, entre outros serviços), através de telemóveis.

¹⁷⁸ Sublinham entretanto que a razão deste contexto, seja, eventualmente, o grande poder das corporações globais e da burocracia internacional no controlo dos governos. A lógica de reprodução do sector dos transportes vem condicionada por factores externos, dos poderosos sectores económicos conectados com o sector automóvel, e os interesses de tipo ideológico existentes por detrás da potenciação deste meio de transporte (Castro, 1980: 82 – 83). Igualmente, se constata a importância do transporte como sector económico dentro das economias desenvolvidas, assim como o papel hegemónico desempenhado no mesmo pela indústria automóvel (Castro, 1980: 171).

As modalidades de intervenção do Estado em matérias de estradas, energia, combustíveis, enfim, a diversificação dos meios que podem perspectivar a optimização dos ganhos no sector do transporte colectivo, em parte, são factores que podem reduzir a eventual prudência excessiva dos potenciais investidores na área.

Aliás, a decisão para investir está ligada a expectativa de que o retorno do investimento compense o seu custo, riscos incluídos (existência de mercado e seu tamanho, o preço do serviço e a evolução da situação socioeconómica e política) (Amaral; Louçã; Caetano; Fontainha; Ferreira e Santos, 2007: 58-59).

A política tarifária tem pois de ser melhorada e usada como um recurso instrumental orientado para a melhoria dos serviços assim como para a identificação e cooperação dos operadores com os princípios e valores da legislação, inculcando-lhes a percepção de que o ser operador ilegal, é um modo de ser e de estar atípico, que tem de ser combatido. Urge assim repensar na política tarifária de forma a incorporar valores preciosos aos operadores, no tempo e no espaço em que vivem.

Por outro lado, para permitir uma maior equidade no uso dos recursos públicos, é necessário a constituição de fundos específicos e diferenciados para o transporte colectivo, nomeadamente, para o urbano, assim como para o de médio e longo curso (Antoine, 1998: 58).

Paralelamente, torna-se pertinente a promoção de acções nas comunidades em prol de um conhecimento dos seus deveres e direitos, no conhecimento dos regulamentos inerentes ao transporte colectivo, o que também passa pelo papel da informação, a sua agressividade na denúncia e combate aos problemas inerentes ao transporte colectivo. É necessário explicar e, principalmente saber distinguir os interesses particulares dos públicos (Duchène, 1998: 54).

Assim, deve adoptar-se uma estratégia consubstanciada em acções mais agressivas de divulgação dos regulamentos do transporte colectivo, por exemplo, através da introdução destas matérias nos *currículos* escolares tal como está previsto na Resolução 37/2009.

É fundamental que o Estado informe aos cidadãos sobre os seus direitos, divulgando de forma mais visível as leis aprovadas pelo órgão legislativo seja por via do sistema de educação formal, por meio de campanhas publicitárias televisivas e radiofónicas, por via de palestras ou mesmo por via da formação das organizações comunitárias de base, que serão posteriormente responsáveis por divulgar as leis nas comunidades. A ideia é que, o cidadão que conhece os seus direitos dificilmente permitirá que alguém os viole.

É necessário que se exercite e se desenvolva o respeito mútuo, e a sociedade se lembre sempre que há normas que regulam a convivência na estrada. Umas estão postuladas, mas há

tantas outras, ligadas à moral, que permanecem no interior de cada um, cujo despertar depende tanto da vontade individual quanto do grau de preparação para uma vida em comunidade. Neste sentido, a sensibilização é essencial para o sucesso da regulamentação, quanto mais complexas e exigentes forem as regras. Aliás, para que se transforme a mentalidade dominante torna-se indispensável a difusão de noções úteis através das actividades escolares (Moreira, 1962).

Uma acção neste sentido, permitirá também a adopção de uma abordagem nacional integrada para a prevenção e penalização da *violência* no âmbito de transporte colectivo, assim como monitorar os serviços através de conselhos de gestão com a participação das comunidades de forma a aperfeiçoar a representatividade e a democracia (Wilheim, 2013: 24); o que permitirá que a sociedade seja capaz de concentrar a sua atenção não apenas nas reclamações, mas também em se informar para que ela própria saiba reivindicar aquilo a que tem direito, dotada de capacidade negocial ou de intervenção: “a comunicação acelera todos os processos de transformação cultural e económica”(Wilheim, 2013: 8). Neste sentido, eventualmente, a instalação de balcões de atendimento que respondam as reclamações dos utentes, com pessoal capacitado para intervir na solução dos problemas não deixa de fazer sentido.

Como amplamente se referiu, a não observância destes aspectos, com a estabilidade, progresso económico e o papel que a RAS desempenha na região, devido o seu nível de industrialização, os seus mercados sofisticados, financeiros inclusos, tenderá a reproduzir os padrões existentes de dominação e subordinação económica contrapondo os projectos que visam a alteração destas relações.

A capacidade de acumulação do mercado sul-africano é bastante elevada que qualquer excedente que possa se observar em Moçambique (Mackintosh, 1986: 117), o que poderá concorrer para a manutenção do *status quo*, sujeitando as comunidades moçambicanas a um sistema de transporte colectivo sem o mínimo de qualidade (Rubim e Leitão, 2013: 59) pois, com a integração e liberalização do mercado, o serviço a oferecer ao cliente passa a ser a chave do produto (Doganis, 1993: 270).

Estas, poderão constituir algumas das soluções práticas que embora não solucionando definitivamente o problema pelo menos reduz os seus efeitos mais gritantes pois, não é, com efeito, razoável, e tão pouco realista, esperar-se pela ampliação da rede de estradas ou a sua pavimentação para que os autocarros convencionais que actualmente não podem circular em certas regiões o possam fazer nessa altura; não se pode passar de repente de um transporte colectivo rural para um urbano. Trata-se de efectuar uma distinção entre as possibilidades

concretas, que servem para a tomada de posição no presente contexto, e as possibilidades abstratas, que encerram um planeamento de médio e longo-prazos (Silveira e Cocco, 2013: 46).

Recai assim sobre o Estado, “a responsabilidade de criar um contexto favorável ao Investimento”, embora “a responsabilidade última da criação de riqueza” recaia “sobre as empresas, os empresários e os trabalhadores” (APGEI, 2006: 10-11).

7. – Conclusões, Limites e Pistas de Investigação

No presente capítulo são apresentadas as principais conclusões da dissertação, os limites que a mesma enfrentou, assim como as pistas para futuras pesquisas relacionadas com a problemática dos transportes em Moçambique, com maior incidência no transporte colectivo.

7.1. – Conclusões Gerais

A problemática em estudo encerra uma preocupação actual e factual no desenvolvimento socioeconómico de Moçambique.

Assim, tendo como base os objectivos gerais e específicos da presente tese, nomeadamente, a avaliação das políticas do transporte colectivo e da real situação do sector,

a metodologia seguida permite constatar que, embora Moçambique registe progressos significativos em matéria de políticas públicas a diferentes níveis, ainda faz face a enormes e inúmeros desafios por superar em relação as mesmas, nomeadamente, a sua formulação, contextualização, abrangência e implementação.

Sendo um dos critérios de avaliação da governação o cumprimento das metas estabelecidas pelo governo, as políticas e o transporte colectivo encontram-se longe de cumprir com algumas das metas traçadas e previstas na sua política e regulamento.

Assim, a avaliação das políticas públicas de transporte rodoviário de passageiros e o seu impacto na promoção do desenvolvimento socio-económico em Moçambique – o caso da província de Nampula, permite observar que, na sua generalidade, o país não tem serviços organizados, estruturados e abrangentes devido a uma combinação de factores, destacando-se políticos (institucionais e de regulação), económicos (incluindo os infraestruturais), para além da própria instabilidade política se seguiu no pós - independência, que causou a destruição das infra-estruturas e a desorganização geral dos transportes.

Aliás, qualquer avaliação que se pretenda fazer sobre as políticas no sector de transporte colectivo, deve-se ter em conta que as mesmas estão ligadas ao crescimento económico do país, o qual também sofreu as suas oscilações. Pensar numa forma diferente pode conduzir ao erro de se pensar que apenas as políticas num determinado sector de actividade, no presente caso, o transporte colectivo, pode registar melhorias e um crescimento assinalável num contexto de instabilidade política, económica e social, não é realista. Com efeito, a avaliação do sector não se pode resumir apenas à quantidade de veículos e lugares disponíveis, mas deve também, considerar um conjunto de factores envolventes, quer internos quer externos. Aliás, foi o ambiente de crise que o sector atravessava, que determinou a aprovação de uma nova política e regulamentação da actividade em 2009.

No global, a política de transporte colectivo em Moçambique é descontextualizada, inadequada, discriminatória e contraditória. Uma leitura atenta a mesma dá a entender que, eventualmente, a preocupação dos poderes decisórios em relação ao sector é ter políticas orientadoras independentemente se são aplicadas ou aplicáveis. Daí que o transporte colectivo em Moçambique, sempre deu e continua a dar prejuízos por falta de legislação adequada e órgãos coordenadores e fiscalizadores.

Em termos reais, o país e em particularmente a província de Nampula, não dispõe de um sistema de transporte colectivo quer urbano e muito menos o rural. Aliás, após esta avaliação, fica-se com a sensação de que não está a haver investimento no sector do transporte colectivo em Moçambique, quer em políticas, quer em meios para a sua materialização. A

avaliação da relação de factores que podem influenciar a implementação duma estratégia de desenvolvimento parece não ser adequada. As acções tomadas em relação ao sector são pontuais, não programadas. Como se observou, a política não está em consonância com nenhum dos critérios utilizados na sua avaliação. Tudo indica que o mercado do transporte colectivo em Moçambique, quer na fase anterior à implementação do PRES, como na posterior, foi se desenvolvendo em função de fases conjunturais do país.

No geral, o Governo moçambicano não acompanhou a evolução do transporte colectivo com legislação regulamentadora e disciplinadora.

Fica evidente que os investimentos no sector não acompanharam as necessidades do mesmo, e que a definição das políticas não foi em função da dinâmica socioeconómica nacional e regional e das necessidades. Isto é, os investimentos no sector não acompanham quer a evolução económica, quer o crescimento demográfico e, conseqüentemente, não há capacidade de resposta as necessidades crescentes do transporte colectivo, que as economias públicas e privadas almejam.

A presente avaliação constata assim que, Moçambique registou um avanço significativo no sector dos transportes, não apenas em termos de meios e infra-estruturas mas também na legislação. Com efeito, foram realizados esforços na perspectiva de melhorar e consolidar a gestão dos diferentes sectores de transporte e do colectivo em particular. No entanto, este esforço e a previsibilidade das políticas governamentais não melhorou através de um processo de planificação de políticas, assim como da disseminação de informação sobre as mesmas de forma a permitir os intervenientes a tomada de decisões informadas e ponderadas.

O sucesso destes esforços deveriam reflectir-se numa apreciação positiva pública, dos operadores e dos demais sectores de actividade económica sobre o desempenho do sector na economia e na confiança que este inspira no seio dos utentes e de outras instituições, como são as de intermediação financeira. Os progressos registados deveriam ser vistos como um sinal positivo de mudança de atitude no desenvolvimento das actividades, e que a anarquia e a desorganização no sector mostrariam a tendência de melhorias, devido as acções combinadas de formação profissional e reforço da capacidade institucional, entre outras externalidades positivas, visto que a legislação do sector dos transportes, entendida como processo de modernização política e de adequação ao contexto socioeconómico e às exigências do desenvolvimento, tem se revelado ser um processo complexo e multidisciplinar. A clarividência do ponto de vista de princípios e objectivos permitiriam, criar bases sustentáveis para aplicação e observância dos princípios fundamentais da legislação na gestão do sector, assim como de recursos materiais, financeiros, patrimoniais e humanos.

A definição de estratégias e pilares estruturantes no sector do transporte colectivo deveria abrir espaço para impulsionar o desenvolvimento das actividades através da:

- - Criação de um sistema nacional de gestão da actividade de transporte colectivo;
- - Descentralização administrativa do Estado;
- - Simplificação dos procedimentos administrativos;
- - Melhoria da capacidade de resposta do sector assim como os disfuncionamentos;
- - Capacitação técnico-científica dos operadores; e
- - Alocação de mais recursos orçamentais e melhoramento da comunicação intra e inter-sectorial.

A avaliação fundamentada na observação de bibliografia relacionada com o tema, com o desenvolvimento socioeconómico de Moçambique, assim como na recolha da percepção dos operadores assim como dos agentes do Estado ao nível local e central, na qualidade de providenciários e órgãos de regulação dos serviços de transporte colectivo, através de um questionário semi-estruturado, permitiu realçar a pertinência da necessidade de contextualização das leis e das actividades. Neste sentido, terminada esta avaliação, a luz dos seus objectivos, algumas conclusões gerais podem ser apresentadas:

- O sector enfrenta grandes constrangimentos a diversos níveis, desde os institucionais, de infra-estruras, sociais, económicos, entre outros.
- Permanecem e crescem as preocupações por parte dos diversos actores em relação a qualidade dos serviços prestados quer pelos operadores privados, quer pelas empresas públicas, assim como em relação as instituições ou organizações públicas que lidam com a problemática do transporte colectivo; em alguns casos estas instituições revelam retrocessos na sua actuação. Por exemplo, a polícia de trânsito e municipais (onde existem), são consideradas, por grande parte dos operadores e comunidades como as instituições que têm um desempenho muito “ineficiente” e que contribui negativamente no serviço de transporte colectivo por serem as “menos honestas”.
- Apesar da legislação e o regulamento do transporte colectivo representar uma significativa melhoria do quadro jurídico e legal, continuam elevadas preocupações com a sua falta de implementação e contextualização. O que significa que apesar da definição da política e o regulamento sobre os transportes colectivos, com a fixação de direitos e deveres dos operadores, não se observaram progressos assinaláveis na criação de um sistema de gestão do sector de transporte colectivo. Seis anos após a aplicação da nova legislação inerente a actividade, não

se observa uma mudança *revolucionária*: operadores formais, capazes e com formação são cada vez menos quando comparados com a quantidade de operadores informais.

- O desenvolvimento da actividade tende a não ser transparente, isto é, em conformidade com a legislação sobre a matéria. Não ocorreu, por exemplo, o preconizado na concessão de rotas como está previsto. Curiosamente, tal contexto, não é objecto de denúncia por parte, quer dos operadores, quer dos utentes pois, quase todos eles aceitam passivamente a situação de anarquia e desorganização de que o sector eferma;
- Na sua maioria ou quase, a totalidade dos operadores, não demonstram necessidade de mudar o equipamento de trabalho; não têm planos de modernização de forma a satisfazer novas exigências de qualidade pois, não almejam ultrapassar as fronteiras da província ou do país o que, conseqüentemente não assegura o crescimento da produtividade. Os seus interesses resumem-se na pressão para a manutenção de um serviço precário e não no *input* de novos saberes para a melhoria da eficácia e qualidade do serviço, prejudicando a mobilidade e acessibilidade dos passageiros. A sua *eficiência económica* é independente da sua eficácia operacional com práticas que vão, desde o funcionamento ilegal sem o pagamento das taxas inerentes ao serviço, pressão e exploração aos motoristas e cobradores, utilização de meios depreciados e quase sempre comprados em segunda mão (Silveira e Cocco, 2013: 47).
- Com base na avaliação, conclui-se que a maior parte dos operadores informais garantem o fornecimento dos serviços em grande parte dos distritos do país. Os operadores formais representam uma minoria. Estas referências, demonstram que, a política e o regulamento de transporte colectivo em Moçambique necessitam de uma contextualização, de forma a permitir a sua abrangência e eficiência na prestação de serviços públicos.
- Globalmente, o regulamento relativo ao desenvolvimento da actividade, quer pelos órgãos locais do Estado quer pelos próprios operadores, tendem a não ser observados. Privilegia-se, o imediatismo, em detrimento de uma abordagem de curto, médio e longo-prazos. O ambiente de trabalho dos diferentes órgãos do Estado ilustra o facto dos seus diferentes níveis dispõem ainda de volumes desiguais de recursos. Este aspecto desvirtua às expectativas dos diferentes organismos públicos que concorrem para a fiscalização dos serviços públicos.

- No que concerne ao sistema de gestão do transporte colectivo ainda não foram constituídos mecanismos para a sua avaliação, em termos de estágio e evolução dos operadores e das operações, observa-se que os gestores ainda não a assumiram como programa e prática institucional.
- Persiste, entretanto, a percepção de insatisfação por parte dos operadores formais quanto à implementação da política de transporte colectivo. No entanto, o seu vínculo com a mesma, com algumas excepções, mostra-se duradouro, ilustrativo do facto de se tratar de profissionais que vivem com base dos preceitos administrativos. No entanto, a exiguidade de recursos força uma parte significativa destes operadores ao exercício de actividades extras como fonte complementar da renda mantendo, todavia, a preferência pelo vínculo legal, porque, como garantia no desenvolvimento da actividade.
- Por outro lado, nota-se que a esmagadora maioria desses operadores «não é envolvida», do mesmo modo, quanto à partilha do conhecimento e participação em questões fundamentais que permitam uma participação esclarecida das questões institucionais. Com efeito, a grande maioria dos operadores não tem um conhecimento sobre o valor real da legislação e das instituições. A exclusão da esmagadora maioria do conhecimento sobre os objectivos, o valor da legislação e o processo de sua implementação, têm como efeito a reprodução do desconhecimento sobre o funcionamento do sector. Este grupo que se apropria de mecanismos de influência e de decisão, tende a constituir-se, no quadro da organização, numa rede profissional e socialmente articulada, pelos valores e bens que circulam entre os mesmos. A percepção de serem detentores do mercado, de gozarem desse *status*, confiança mútua, partilha de conhecimento, faz com que se torne uma maioria privilegiada no desenvolvimento das actividades. Esta realidade explica que, mesmo com uma legislação superiormente aprovada, existam instituições do sector público cujas unidades de controlo e regulação não conseguem se impor, pelo facto da política não se revelar funcional do ponto de vista dos interesses de grande parte dos operadores
- A política e o regulamento do transporte colectivo em Moçambique, não obstante a estratégia em que se alicerça, substimou a componente de formação, como mecanismo de monitoria e regulação do funcionamento das Instituições. Como consequência desta fragilidade, nota-se a tendência da «apropriação» das actividades por quem exerce o seu domínio no mercado. Nota-se, assim, a

influência de decisão por um grupo significativo de operadores informais na organização do sector.

- Globalmente, a política e o regulamento do transporte colectivo em Moçambique, do ponto de vista da gestão da comunicação e informação, se alicerça em fluxos comunicacionais de *top-down* (cima para baixo) e muito pouco de fluxos comunicacionais *down-top* (baixo para cima). O Estado é visto, pelos operadores e suas associações/federações, como “pouco cooperativo” ao não tomar em consideração as suas preocupações no momento de publicação, alteração ou entrada em vigor de normas, regulamentos ou leis que afectam os seus negócios.

Assim em Moçambique, à luz destas hipóteses de explicação sobre os obstáculos a política de transporte colectivo entre os intervenientes, cria um contexto de desconfiança por parte dos utentes e operadores, relativamente aos gestores públicos. Esta é uma consequência de dificuldades ou de políticas inadequadas e incoerentes do Estado, quanto ao melhoramento do ambiente de trabalho dos operadores formais.

De um modo geral, pode-se concluir, em função dos resultados da avaliação, que não existe uma percepção positiva em relação a actividade e os serviços providenciados, quer no meio urbano, quer no meio rural. Nesta avaliação negativa inclui-se também a preocupação em relação ao desempenho das instituições públicas, principalmente aquelas que lidam directamente com o sector do transporte colectivo. Neste processo nota-se que enquanto o Estado dá passos significativos na legislação, continuam as preocupações com relação aos recursos humanos, capacidade de controlo e fiscalização, qualidade das infra-estruturas e dos serviços.

Em resumo, a estruturação do sistema de transporte colectivo no país, apresenta-se como um problema quer de políticas, quer de recursos e de longo prazo, e não circunstancial, e está directamente relacionado com o seu padrão de acumulação e reprodução económica.

Aliás, é possível identicar na economia moçambicana um conjunto de características que ditam a opção actual na estruturação do sistema de transporta, que estão relacionados com a exportação dos recursos naturais da região e o trânsito das exportações dos países do *hinterland*. A posição do país ao nível da SADC acentua este contexto em virtude de ser, até certo ponto, *adversa* ao desenvolvimento de um sistema interno de transportes.

Portanto, a dimensão do mercado regional e, principalmente as suas potencialidades em recursos naturais, constituem uma atracção irresistível com consequência na aposta da melhoria e aperfeiçoamento das políticas e estratégias no sector ferro-portuário. Esta aposta é consistente com a literatura observada, já que é possível identificar vários autores como são os

casos de Mander e Retallack (2002) que realçam a impotência dos portos e do caminho-de-ferro na exportação das *commodities*. Verifica-se assim que a entrada em funcionamento do Protocolo Comercial dos Transportes e Comunicações ao nível da SADC, ainda não se traduz num determinante significativo para os operadores nacionais. Naturalmente, o facto da maior percentagem dos operadores nacionais estarem ilegalmente na prestação de serviços de transporte colectivo implica que tenham como objectivo primordial o mercado local ou nacional.

Assim, a política de transporte seguida, no global, responde assim a lógica da prestação de serviços, como resultado não apenas da eficácia do transporte ferroviário, mas também pelos poderosos interesses económicos ligados ao sector da exploração dos recursos naturais, num sentido mais amplo, na região, contexto que requer, como foi amplamente referenciado, naturalmente, a sua alteração.

No entanto, importa reconhecer que, para a alteração deste contexto, o Governo está perante uma série de factores favoráveis e desfavoráveis.

Entre os favoráveis consta o relativo clima de paz. O clima de estabilidade e a mobilidade de factores, particularmente os relacionados com o IDE, que se acredita que, através de uma integração e gestão proactiva, podem contribuir na dinamização de um processo desta natureza em prol de um desenvolvimento sustentável. Acrescente-se o facto do transporte colectivo em Moçambique ter um *valor de tráfego* bastante elevado, constituindo um activo no qual se pode apostar; isto é, o país dispõe de um mercado para o transporte colectivo de dimensão manifestamente grande, para a expansão das empresas de transporte colectivo.

São desfavoráveis, o ponto de partida de implementação do programa que inclui o caos económico e o estado de ruína em que o sector de transporte colectivo se encontra, para além da dependência externa do país. Isto é, a sua estrutura socioeconómica não facilita um rápido desenvolvimento industrial e comercial, visto que os recursos de que dispõem a partida são reduzidos. O Estado não dispõe de condições económicas para poder implementar programas, por exemplo, de carácter social, pelo que a constituição de um serviço eficiente de transporte colectivo, também, depende dos parceiros de cooperação, que, constituem um elemento central para a sua implementação, principalmente no concernente a disponibilização de recursos financeiros de que o país não dispõe.

7.2. – Limites da Dissertação

Neste ponto, são enumerados algumas das principais limitações enfrentadas na elaboração desta Dissertação.

- É de realçar a insuficiência de material bibliográfico relativo ao período imediatamente após a independência de Moçambique, particularmente na área do transporte colectivo. Aliás, grande parte da literatura sobre o sector dos transportes em Moçambique apresenta argumentos de carácter histórico – colonial, não se observando estudos inerentes ao período pós-independência. Em relação aos estudos publicados sobre o transporte em geral e o colectivo em particular, ressalta o facto de grande parte deles se referirem a experiências dos países desenvolvidos (PD).

Assim, dada a inexistência ou dificuldades em identificar bibliografia ou informação oficial inerente ao transporte colectivo em Moçambique, recorreu-se, a diversas fontes de informação, nomeadamente, do ponto de vista noticioso, principalmente, informação veiculada pela imprensa de Moçambique e da RAS, sobre o tema, embora se tenha consciência do facto de, não poucas vezes, manipularem determinados indicadores ou mesmo informações.

- Uma outra dificuldade prendeu-se com a obtenção de informação financeira, principalmente, por parte dos operadores de transporte colectivo, quer os do sector formal privado, quer os do sector informal devido o elevado nível de suspeita que os mesmos têm em fornecer informação desta natureza a um investigador (USAID, 2008), assim como por parte das instituições financeiras em matéria de financiamento e juros aplicados aos créditos oferecidos nesta área.
- Por último, dificuldades relacionadas com a obtenção de dados estatísticos fiáveis sobre o número de actores e recursos envolvidos no sector dada a grande informalidade que caracterizam as operações, mesmo quando fornecidas por entidades oficiais.

Importa entretanto sublinhar que os eventuais erros e omissões não só constituem o efeito destas limitações, como também as do próprio autor.

7.3. – Pistas de Investigação

Este, constitui um estudo, longe de estar ou considerar-se completo pois trata-se de um problema dinâmico, contínuo e em progresso pelo que inúmeras questões quer relacionadas com o transporte colectivo em particular, quer com o sector de transportes em Moçambique,

poderão ser objecto de investigação futura. Este aspecto ganha maior relevância por se tratar dum estudo numa área nova, propiciando, por isso, vasto material de pesquisa subsequente. Daí que são avançadas algumas possibilidades de investigação para estudos futuros, nomeadamente:

- Pelo facto do estudo ter se cingido no transporte colectivo, limitou a análise profunda da actividade nos outros modos de transporte pelo que, por exemplo, uma dimensão comparativa constitui, eventualmente, pista de investigação para futuros trabalhos.
- Ligado ao ponto anterior e tendo em conta que Moçambique dispõe de uma costa com mais de 2.000 km, para além das águas interiores, as causas do país não dispor dum transporte marítimo e fluvial de passageiros, numa forma estruturada constitui também uma interessante pista de investigação.
- Por outro lado, ao não observar na globalidade do país a dinâmica e o comportamento do sector, poderá também proporcionar várias linhas de investigação quer em relação a cada província de Moçambique, quer em relação ao país em geral. O aprofundamento da investigação nessas variantes constitui um aliciente atractivo para outras dissertações ou trabalhos de investigação.
- Relacionado com a integração regional também pode ser relevante o desenvolvimento de estudos relacionados com a sustentabilidade das operações das transportadoras sul-africanas em Moçambique.
- Um outro aspecto importante que carece de investigação é a concepção e aplicação de novas políticas públicas de apoio à expansão e internacionalização, efectivamente, que ajudem a suportar os riscos e a incerteza inerentes a quaisquer tipos de operações na região. Aliás, como se observou ao longo da Dissertação, a maioria dos operadores inicia com as actividades sob conta e riscos próprios, o que, demonstra, um sub-aproveitamento das potencialidades que possam provir da acção pública.
- Como foi amplamente referenciado na Dissertação, a extensão dos serviços de transporte colectivo, com um sector privado desorganizado e sem capital para investimentos significativos, depende da capacidade de iniciativa e de resposta do Estado que deve pôr cobro a situação de carência de transporte no país, mesmo reconhecendo que, a tendência actual, a nível global, é o desenvolvimento de modelos em que o governo desempenha um papel estratégico de planeador, coordenador e regulador, num contexto de regulação mínima. Neste sentido, uma possível refundação das operadoras públicas, nomeadamente, ROMOC, ROMON, ROMOS e ROMOZA, também oferece uma pista de investigação.

Finalmente espera-se que, de certo modo, esta Dissertação possa ajudar não só clarificar sobre o impacto das políticas de transporte colectivo em Moçambique e o seu impacto no desenvolvimento socioeconómico no país, mas também da situação do próprio sector, assim como deixa um aliciante campo para o desenvolvimento de novos estudos, e cujos resultados poderão influenciar e justificar novas experiências na problemática das políticas e do transporte colectivo em Moçambique.

8 Anexo A – Situação das Rodovias em Nampula

Quadro A 1. Relação das distâncias entre capital provincial, distritos e postos administrativos na província de Nampula

ID	Troço		Extensão (km)	Tipo de Estrada
	Início	Fim		
N1	Nampula	Rio Ligonha	104	Asfaltada
N1	Nampula	Namialo	90	Asfaltada
N1	Namialo	Rio Lúrio	150	Asfaltada
N1	Namialo	Monapo	40	Asfaltada
N1	Monapo	Nacala	61	Asfaltada
R705	Memba	Mazua	54	Terraplanada
N12	Nacala	Fernão Veloso	20	Asfaltada
N105	Monapo	Ilha Moçambique	50	Asfaltada
R689	Monapo	Quixaxe	50	Terraplanada
R698	Nacavala	Muecate	17	Terraplanada

R701	Mussuril	Matibane	37.5	Terraplanada
R7040	Nacala Velha	Memba	74	Terraplanada
R706	Mazua	Alua	54	Terraplanada
N13	Nampula	Namina	72	Terraplanada
R696	Rapale	Mecuburi	57	Terraplanada
R696	Mecuburi	Muite	80	Terraplanada
R698	Grácio	Milhana	58	Terraplanada
N13	Namina	Ribáué	59	Terraplanada
N13	Ribáué	Vila Malema	100	Terraplanada
N13	Vila Malema	Rio Lúrio	72	Terraplanada
R694	Ribáué	Lalaua	80	Terraplanada
R695	Lalaua	Mavalane	30	Terraplanada
695	Mavalane	Localidade Lúrio	30	Terraplanada
R687	Imala	Nacaroa	51	Terraplanada
R687	Nacaroa	Memba	78	Terraplanada
N104	Nampula	Nametil	72	Terraplanada
N104	Nametil	Boila	87	Terrapl/Asfalt
R683	Nametil	Chalaua	50.8	Terraplanada
R1171	Nametil	Luluti	39	Terraplanada
N324	Boila	Mucuali	59	Terraplanada
N324	Mucuali	Mecane	49	Terraplanada
N324	Mecane	Moma	20	Terraplanada
R680	Mecane	Chalaua	64	Terraplanada
R687	Meconta	Corrane	55.2	Terraplanada
R687	Corrane	Liupo	43	Terraplanada
R686	Quixaxe	Liupo	43.6	Terraplanada
R689	Liupo	Angoche	65.7	Terraplanada
R687	Liupo	Namige	62	Terraplanada

Fonte: ANE – Delegação de Nampula

8 Anexos B – Projectos de Investimentos Autorizados em Moçambique no Sector dos Transportes e Comunicações

Quadro B 1. Projectos autorizados no ano de 2007 – Sector dos Transportes e Comunicações

Projecto	Província	Distrito	Emprego	Investimento total(\$)
Telecom Africa Moçambique	Maputo	Cid de Maputo	150	35.005.000
Spanfreight Shipping Moçambique	Ca. Delgado	Pemba	11	150.000
Intra	Maputo	Cid de Maputo	12	3.200.000
Grindrod Ferro Slab	Maputo	Cid de Maputo	35	4.050.000
Beira Gran Terminal	Sofala	Beira	63	10.400.000
Transportes Pioneiros	Maputo	Cid de Maputo	39	2.142.857
Nhaca Line – Transportes Marítimos	Maputo	Ilha da Inhaca	15	320.800
Mozambique Commercial Cold Store	Maputo	Cid de Maputo	70	4.285.714
Tata Hoddings Moçambique	Maputo	Cid de Maputo	50	1.000.000
Putco Moçambique	Maputo	Cid de Maputo	15	487.143
Maputo Car Terminal	Maputo	Cid de Maputo	13	5.850.000
Ouro Branco Moçambique	Maputo	Cid de Maputo	110	840.000
Rápido Logísticas	Maputo	Cidade Matola	6	500.000

Total			589	71.231.514
--------------	--	--	-----	------------

Fonte: Centro de Promoção e Investimento Estrangeiro (CPI) - 2013

Quadro B2. Projectos autorizados no ano 2008 – Sector dos Transportes e Comunicações

Projecto	Província	Distrito	Emprego	Investimento total(\$)
Mintiro International	Maputo	Cid de Maputo	166	47.179.954
Sinimoz Internet & Tea House	Maputo	Cid de Maputo	6	50.000
Burst Moçambique	Maputo	Cid de Maputo	30	19.446.000
Mozambique City Tours	Maputo	Cid de Maputo	10	300.000
TNL – Trans Niassa	Tete	Tete	186	5.000.000
Inet Africa	Maputo	Cid de Maputo	14	1.450.000
Capitel Landing Point and Seacom, Submarine Line	Maputo	Cid de Maputo	10	10.388.000
Foris Telecom Moçambique	Maputo	Cid de Maputo	120	5.000.000
TCO – Expresso	Sofala	Beira	29	2.917.000
Total			571	91.730.954

Fonte: CPI, 2013

Quadro B3. Projectos autorizados no ano 2009 – Sector dos Transportes e Comunicações

Projecto	Província	Distrito	Emprego	Investimento total(\$)
Inter – Cargo	Maputo	Cid de Maputo	27	2.300.000
Transportes Munene	Maputo	Cidade Matola	10	241.080
Smsis – South Success Investments	Zambézia	Chinde	5	50.000
Gone Fishin	Maputo	Cid de Maputo	6	500.000
Crossroads Distribution	Maputo	Cid de Maputo	30	3.275.000
Nordic Transportes	Maputo	Cid de Maputo	6	2.090.741
Comzatel Moçambique	Maputo	Cid de Maputo	23	3.990.000
Messina Moçambique	Maputo	Cid de Maputo	4	100.000
Transport Logistics Mozambique	Maputo	Cid de Maputo	14	5.000.000
Transteam	Sofala	Beira	15	160.000
Transporte Vitória Internacional	Maputo	Boane	20	1.000.000
TMPM	Maputo	Machava	30	3.650.000
Zhi Cheng Transportes	Maputo	Cid de Maputo	10	180.000
Kaya Airlines	Maputo	Cid de Maputo	144	35.000.000
CMA CGM Mozambique	Maputo	Cid de Maputo	15	180.000
Transmoz	Maputo	Cid de Maputo	116	6.500.000
Sistemas de Comunicação – Ensino a				

Distância	Maputo	Cid de Maputo	39	1.000.000
Larybird – Transportes, Serviços e Turismo	Maputo	Cid de Maputo	305	12.903.545
Total		Cidade Matola	819	78.100.366

Fonte: Centro de Promoção e Investimento Estrangeiro (CPI) - 2013

Quadro B 4. Projectos autorizados no ano 2010 – Sector dos Transportes e Comunicações

Projecto	Província	Distrito	Emprego	Investimento total(\$)
RVC Logística	Maputo	Cid de Maputo	15	2.000.000
Trident Trucking	Sofala	Beira	39	3.000.000
Santos e Vale Moçambique	Maputo	Matola	53	1.650.000
Morse Communications Mozambique	Maputo	Cid de Maputo	100	7.811.400
Mstar – Revenda de TV por Satélite	Maputo	Cid de Maputo	44	2.316.000
Unique Assets	Maputo	Cid de Maputo	17	1.250.000
Eurotresa Transportes	Maputo	Cid de Maputo	45	2.500.000
Transportes Maningue Nice	Nampula	Nampula	25	922.302
TransMaputo	Maputo	Cid de Maputo	420	26.417.910
Transportes JMM	Maputo	Cid de Maputo	10	381.343
Total				48.248.957

Fonte: Centro de Promoção e Investimento Estrangeiro (CPI) - 2013

Quadro B 5. Projectos autorizados no ano 2011 – Sector dos Transportes e Comunicações

Projecto	Província	Distrito	Emprego	Investimento total(\$)
TransWorld	Tete	Tete	63	2.165.400
Trans 21	Sofala	Beira	9	110.000
Transportes Entre Rios	Maputo	Matola	28	443.400
CPS Mozambique	Maputo	Cid de Maputo	18	2.034.884
Universal Translogistics	Sofala	Beira	250	8.350.000
Transportes Kudjadwino e Serviços	Manica	Chimoio	25	524.657
Startimes Media Company Mozambique	Maputo	Cid de Maputo	460	100.000.000
Movitel	Maputo	Cid de Maputo	3.874	401.500.000
Total				515.128.341

Fonte: Centro de Promoção e Investimento Estrangeiro (CPI) - 2013

Anexos C – Taxas e Multas praticadas no Transporte Colectivo de Passageiros

Quadro C 1. Taxas para o licenciamento e *Permit's* Licenças (Meticais)

Designação	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Tipo D	Mercadorias	Praça
Licença inicial	4.000,00	3.000,00	2.500,00	2.000,00	4.000,00	2.000,00
Renovação	2.000,00	1.500,00	1.250,00	1.000,00	2.000,00	1.000,00
Aumento de frota; substituição e 2ª via	1.000,00	750,00	500,00	500,00	1.000,00	1.000,00
Averbamento ou mudança de nome						2.000,00
Pedido de autorização para transporte ocasional						1.000,00
Vistoria						2.000,00
Concessão de carreira do tipo A						50.000,00
Concessão de carreira do Tipo B						25.000,00
Concessão de carreira do Tipo C						30.000,00
Licença provisória						1.000,00
Licença particular						1.000,00
Licença de reboque e semi-reboque						1.000,00
Lotação	Ocasional	Trimestral	Semestral	Anual		
Até 15 lugares	500,00	1.800,00	3.000,00	5.000,00		
De 16 a 29 lugares	1.000,00	2.800,00	3.500,00	6.000,00		
Mais de 30 lugares	1500,00	3.000,00	4.500,00	8.000,00		

Fonte: Decreto nº 11/2009: 18, de 29 de Maio

Quadro C 2. Multas

Artigo	Infracção	Valor da multa (meticais)
Artigo 5 n. 2b) transporte sem autorização	A realização de transporte sem autorização é punível com a multa de:	10.000,00
Artigo 11 Condições de transporte	Realização de transporte de passageiros em veículo de carga em veículo de passageiros é punível com a multa de:	1.500,00
Artigo 13 Realização de transporte por entidade não licenciada	Realização de transporte rodoviário por entidade não licenciada é punível com a multa de:	15.000,00
Artigos 15 (1), 30, 95, 96 97 e 98 Falta de distintivos Falta de licença e seguro	A realização de transporte sem os distintivos é punível com a multa de: Veículo com falta de licença ou falta de seguro é punível com a multa de:	5.000,00 10.000,00
Artigo 19 Encurtamento de rota	A alteração ou encurtamento da rota ou percurso, é punível com a multa de: Pela rimeira vez, 1.000,00 e apreensão da carta de condução do condutor até ao respectivo pagamento; Pela segunda vez, 2.000,00 e apreensão da carta de condução do condutor até ao respectivo pagamento; e Pela terceira vez, 1.000,00 para o proprietário da viatura e apreensão da licença de transporte até ao seu pagamento e multa de 3.000,00 para o condutor e inibição da faculdade de conduzir por um período de seis meses	
Artigo 20 Dever de informação	Falta de informação é punível com a multa de:	5.000,00
Artigo 22 n. 2) Equipamento de táxi	Falta de equipamento de táxi é punível com a multa de:	1.500,00
Artigo 34 Tabela de preços	Falta de tabela de preços é punível com a multa de:	1.500,00
Artigo 66 Lugar do fiscal	Falta de lugar do fiscal é punível com a multa de:	1.500,00
Artigo 71 Horário de carreiras regulares	Aplicação de horário não aprovado é punível com a multa de:	12.500,00
Artigo 74 Tarifas gerais	Aplicação de tarifas não aprovadas é punível com a multa de:	25.000,00
Artigo 76 Uso e conservação dos bilhetes	Falta do uso de bilhete é punível com a multa de:	5.000,00
Artigo 79 Lotação	Lotação excessiva é punível com a multa de:	200,00 por cada pessoa a mais
Artigo 81 Lista de Passageiros	A falta de lista de passageiros no transporte público inter-urbano é punível com a multa de:	2.000,00
Artigo 89 Manifesto de Mercadorias	Falta de manifesto é punível com a multa de:	2.000,00
Artigo 90 Transporte de	Exploração de transporte de excursionistas por	

excursionistas	singulares ou empresas não constituídas exclusivamente para fins turísticos é punível com a multa de:	10.000,00
Artigo 99 Licença internacional	A realização de transporte internacional sem <i>permit</i> é punível com a multa de:	20.000,00
Artigo 102 Cabotagem	Embarcar ou desembarcar passageiros ou carregar e descarregar mercadorias por um transportador estrangeiro no território nacional é punível com a multa de:	50.000,00
Artigo 109 Condutores	Falta de carta de condução profissional compatível é punível com a multa de:	5.000,00
Artigo 110 Tempo de condução	A violação das horas da jornada laboral em vigor no país é punível com a multa de:	5.000,00
Artigo 113 alíneas a) à c) Deveres dos passageiros	A contravenção é punível com a multa de:	200,00
Artigo 113 (f) Arremesso de objectos	O arremesso de quaisquer objectos a partir do interior dos veículos é punível com a multa de: Pelos danos causados pelo arremesso, respondem solidariamente o infractor, a tripulação e o transportador	10.000,00
Artigo 116 n. 2) Falsificação de documentos	A falsificação de licenças , <i>permit's</i> e outros documentos para o exercício da actividade de transporte é punível com a multa de:	50.000,00
Artigo 116 n. 3) Qualquer infracção não especificada	Qualquer infracção ao disposto no presente Regulamento que não seja especificada é punível com a multa de:	5.000,00
Artigo 119 Excesso de Carga	A realização de transporte com excesso de carga é punível com a multa de: Sempre que o excesso de carga for igual ou superior a 25% do peso bruto do veículo a infracção é punível com a multa de:	5.000,00 10.000,00 e o veículo ficara imobilizado até que a carga em excesso seja transferida
Artigo 133 Disposição transitória	O incumprimento deste artigo é punível com a multa de:	20.000,00

Fonte: Decreto nº 11/2009: 19-20, de 29 de Maio

9. Referências Bibliográficas

Abrahamsson, Hans e Nilsson, Anders (1998), *Ordem mundial futura e governação nacional em Moçambique – “Empowerment” e espaço de manobra*, Padrigu – Peace and Development Research Institute, Gothenburg University e CEEI-ISRI – Centro de Estudos Estratégicos e Internacionais, Instituto Superior de Relações Internacionais, Maputo, Moçambique.

_____ (1994), *Um estudo da história de desenvolvimento durante o período 1974 – 1992*, Padrigu – Peace and Development Research Institute, Gothenburg University e CEEI-ISRI – Centro de Estudos Estratégicos e Internacionais, Instituto Superior de Relações Internacionais, Maputo, Moçambique.

Acemoglu, Daron (2012), *Introduction to economic growth*, Massachusetts Institute of Technology, United States.

AIM (1969), *Informação económica de Moçambique*, Boletim Mensal da Associação Industrial de Moçambique, Lourenço Marques.

_____ (1967), *Informação económica de Moçambique*, Boletim Mensal da Associação Industrial de Moçambique, Lourenço Marques.

_____ (1966), *Informação económica de Moçambique*, Boletim Mensal da Associação Industrial de Moçambique Junho de 1966, Vol. 3 - Nº 35, p. 1 – 31.

AIMO (2012), *Candidatos a emprego no sector industrial moçambicano*, Maputo: Associação Industrial de Moçambique.

AISA (1999), *Africa inside* Vol. 29 n. 1-2, Africa Institute of South Africa, Pretoria, South Africa.

Akaha, Tsuneo (Editor) (1990), *International Handbook of transportation policy*, Greenwood Press.

Almanza, Susana e Alvarez, Raul (1997), *Empowering communities of color: lessons from Austim* in: Bullard, Robert D. e Johnson, Glen S. (Editores) (1997), *Just transportation: dismantling race & class barriers to mobility*, New Society Publishers.

Allport, R. J. (1998), *Creating civilised cities – the role of mass transit policy and the private sector* in: Freeman, Peter and Jamet, Christian (1998), *Urban transport policy: a sustainable development tool – CODATO VIII – Cape Town*, Rotterdam: Brookfield: A. A. Balkema.

Altshuler, Alan; Womack, James P. e Pucher, John R. (1979), *The urban transportation system: politics and policy innovation*, MIT Press in Transportation Studies.

Amaral, João Ferreira do; Louçã, Francisco; Caetano, Gonçalo; Fontainha, Elsa; Ferreira, Cândida e Santos, Susana (2007), *introdução a macroeconomia – 2ª edição*, Lisboa, Escolar Editora.

Andersen, H. e Kempen, R. (2003), *New trends in urban policies in Europe. Evidence from the Netherlands and Denmark*, Cities Vol.20, N. 2.

ANE (2011), *Relação das distâncias entre capital provincial, distritos e postos administrativos na província de Nampula e tipo de revestimento das rodovias*, Administração Nacional de Estradas – Delegação de Nampula.

Antoine, Ayon-Gayala (1998), *Implementation of an urban transport policy – case study of Congo, Brazzaville Nigeria* in: Freeman, Peter and Jamet, Christian (1998), *Urban transport policy: a sustainable development tool – CODATO VIII – Cape Town*, Rotterdam: Brookfield: A. A. Balkema.

ANU (1971), *Síntese monográfica de Moçambique*, Agência Nacional do Ultramar, Lisboa.

Araújo, Manuel Mendes de (2005), *Cidade de Nampula: a rainha do norte de Moçambique*, Finisterra, XI, 79, 2005, pp. 209-222.

Azzoni, Carlos Roberto e Haddad, Eduardo Amaral (2010), *Mudanças climáticas e o futuro das regiões – in: Viegas, José Manuel e Dentinho, Tomaz Ponce (coordenação) (2010), Desafios emergentes para o desenvolvimento regional*, Caiscais: Principia Editora, Lda.

Balão, Sandra Rodrigues (2001), *A fórmula do poder – elite, partidos, democracia e corrupção política no pensamento de Moisei Ostrogorski*, Universidade Técnica de Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

Banco de Moçambique (2013), *Desafios da inclusão financeira em Moçambique: uma abordagem do lado da oferta*, XXXVII Conselho Consultivo do Banco de Moçambique, Pemba, Abril de 2013.

Banister, D. e Berechman, J. (Editores) (1993), *Transport in a unified Europe: policies and changes*, Elsevier Science Publishers B.V., Sara Burgerhartstraat 25, P.O.Box 211, 1000 AE Amsterdam, the Netherlands.

Banister, D. e Button, K. (Editores) (1993), *Transport, the environment and sustainable*, Published by E and FN Spor, an Imprint of Chapman and Hall, 2-6 Boundary Row, London SE1 8HN.

_____ (Editores) (1991), *Transport in a free market economy*, Macmillan Academic and Professional LTD, Houndmills, Basingstoke, Hampshire RG21 2XS.

Baptista, J. do Amparo (1964), *Moçambique no panorama económico nacional: conferencia proferida na Feira Internacional de Lisboa a 20 de Junho*, Vila Nova de Famalicão: Centro Gráfico.

Barata, Óscar Soares (Coordenação) (2008), *Política Social*, Universidade Técnica de Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

Barata, Óscar Soares (Coordenação) (2006), *Temas e problemas de ciências do trabalho*, Universidade Técnica de Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

Barata, Óscar Soares e Piepoli, Sónia Infante Girão Frias (2001), *Populações, ambiente e desenvolvimento em África*, Universidade Técnica de Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

Barbieux, C e Gregoire, B. (1998), *Les transports publics urbains dans les pays en development: crise et perspectives* in: Freeman, Peter and Jamet, Christian (1998), *Urban transport policy: a sustainable development tool – CODATO VIII – Cape Town*, Rotterdam: Brookfield: A. A. Balkema.

Barbosa, António S. Pinto (1997), *Economia pública*, McGraw-Hill, Lisboa, Junho.

Barros, José da Cunha (2004), *A projecção do quotidiano no turismo e no lazer – o lugar dos actores dos contextos e dos paradigmas*, Universidade Técnica de Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

Barros, José da Cunha (2002), *Realidades e ilusão no turismo português – das práticas do termalismo à invenção do turismo de saúde*, Universidade Técnica de Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

Bates, John (2008), *History of demand modelling*, in: Hensher, David A. e Button, Kenneth J. (Editores) (2008), *Handbook of transport modelling – Second edition*, Elsevier.

Bauchet, Pierre (1997), *Les transports de l'Europe – la trop lente integratio*, Paris: Económica.

Bauchet, Pierre (1991), *Le Transport International dans L'Economie Mondiale (2nd Edition)*, Economica, 49, Rue Héricart, 75015 Paris.

Bernardo, António M. Pereira (1986), *Portuguese transport policy in na enlarged EUropean Economic Community*, Ministério do Plano e da Administração do Território – Comissão de Coordenação da Região Centro – Serie: Estudos Europeus.

Bertoni, Marcela (2008), *Turismo sostenible: su interpretación y alcance operativo*, Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina, in *Cadernos de Geografia, Revista Colombiana de Geografia* n° 17, 2008.

Bilhim, João Abreu de Faria (2009), *Gestão estratégica de Recursos humanos – quarta edição*, Universidade Técnica de Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

_____ (2008), *Teoria organizacional – estruturas e pessoas – sexta edição revista e atualizada*, Universidade Técnica de Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

Bolade, Tunji (1998), *Policy reforms in the urban transport sector in Nigeria* in: Freeman, Peter and Jamet, Christian (1998), *Urban transport policy: a sustainable development tool – CODATO VIII – Cape Town*, Rotterdam: Brookfield: A. A. Balkema.

Bosson, Bernard (1995), *Discours d'ouverture*, in: CEMT (1995), *L'accès au voyage par avion pour les personnes à mobilité réduite*, Paris: Service de Publications de l'OCDE.

Bradford, M. G. e Kent, W. A. (1987), *Geografia humana – teoria e suas aplicações*, Edições Gradiva.

Brandt, Willy (1981), *Apelo a Mudança: paz, justiça e postos de trabalho* in: The Independent Commission on International Development Issues 1980 (1981), *North-South, a Programme for Survival*, Estudos de Desenvolvimento, Moraes Editores e Instituto de Estudos para o desenvolvimento, Lisboa.

Brue, Stanley L. (2005), *Historia do pensamento economico – traducao da 6ª edição norte-americana* Sao Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2005.

Bullard (1997), *Epilogue*, in: Bullard, Robert D. e Johnson, Glen S. (Editores) (1997), *Just transportation: dismantling race & class barriers to mobility*, New Society Publishers.

Bullard, Robert D. e Johnson, Glen S. (Editores) (1997), *Just transportation: dismantling race & class barriers to mobility*, New Society Publishers.

Button, Kenneth (Editor) (2003), *Recent developments in transport economics*, The International Library Critical Writings in Economics 164.

Button, K. (1993), *Transport economics*, Aldershot Edward Elgor, Second Edition, London.

Buys, Pete; Deichmann, Uwe e Wheeler, David (2006), *Road network upgrading and overland trade expansion in SAA*, Policy Research Working paper 4097 – Development

Research Group – Sustainable Rural and Urban Development Team, Washington: The World Bank.

Cabanes, Robert e Lautier, Bruno (Direcção) (1996), *Profils d'entreprises au sud – les politiques de gestion face aux cultures et aux statuts*, Paris: Éditions Karthala.

Caeiro, Joaquim Croca (2008), *Políticas públicas, política social e Estado providência – Colecção Manuais*, Lisboa: Universidade Lusíada editora.

Caetano, José e Galego, Aurora (1995), *Investimento Directo Estrangeiro e Desenvolvimento Humano em África*, Universidade de Évora e CEFAGE-EU, 1º Congresso de Desenvolvimento Regional de Cabo Verde – 2º Congresso Lusófono de Ciência Regional.

Cameron, Michael (1997), *Transportation efficiency and equity in Southern Califórnia: are they compatible?*, in: Bullard, Robert D. e Johnson, Glen S. (Editores) (1997), *Just transportation: dismantling race & class barriers to mobility*, New Society Publishers.

CAPCFT (1963), *Orçamento das receitas e despesas para o ano económico de 1963 – Portaria n. 16 628, de 9 de Fevereiro de 1963*, Conselho de Administração dos Portos, Caminhos de Ferros e Transportes, Lourenço Marques: Imprensa Nacional de Moçambique.

Cardim, José Casqueiro (2006), *Políticas públicas de formação, três casos de âmbito geográfico*, in: Barata, Óscar Soares (Coordenação) (2006), *Temas e problemas de ciências do trabalho*, Universidade Técnica de Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

Cardim, José Casqueiro e Miranda, Rosaria Ramos (2007), *O universo das profissões – da qualificação às competências e à evolução profissional*, Universidade Técnica de Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

Cardoso, Fernando Jorge (1993), *SADC for SADCC: a “C” for a change*, Lisboa: Instituto de Estudos Estratégicos e Internacionais.

_____ (1991), *Estratégias, economias locais e empresas agrárias. O desenvolvimento rural em Moçambique*, Lisboa: ISEG-UTL.

Carmo, Hermano e Ferreira, Manuela Malheiro (2008), *Metodologia da Investigação – Guia para a Auto-Aprendizagem (2ª Edição)*, Universidade Aberta.

Carmo, Marques do (1965), *A batalha entre o carril e a estrada. Coordenação? - Discriminação?*, Lisboa: [Engenheiro Marques do Carmo].

Castilho, A. J. de (1976), *Study on the influence of the road on accidents*, Symposium on Geometrical Road Design Standards, OCDE: Helsingor.

Castles, Stephen (2005), *Globalização, transnacionalismo e novos fluxos migratórios – dos trabalhadores convidados as migrações globais*, Lisboa: Fim de Século.

Castro, A. (1980), *O sistema colonial português em África (meados do Séc. XX)* - Editorial Caminho, SARL, Lisboa.

Castro, Ignacio Fernandes (1980), *Transporte, espacio y capital*, in: Duran, Ramon Fernandez (1980), *Transporte, espacio y capital*, Madrid: Editorial Nuestra Cultura.

Cecconi, Osíris (1975), *Croissance economique et sous-developpement culturel*, Press Universitaires de France.

CEDAR (1990), *Legislação Aeronáutica Moçambicana - Volume 4: 1985/1989*, Centro de Documentação e Informação, Escola Nacional de Aeronáutica, Documento de Trabalho 1/90, Maputo, Moçambique.

____ (1987), *Legislação Aeronáutica Moçambicana - Volume 3: 1975/1986*, Centro de Documentação e Informação, Escola Nacional de Aeronáutica, Documento de Trabalho 1/87, Maputo, Moçambique.

____ (1987), *Legislação Aeronáutica Moçambicana - Volume 2: 1975/1986*, Centro de Documentação e Informação, Escola Nacional de Aeronáutica, Documento de Trabalho 1/87, Maputo, Moçambique.

CEMT (1995), *L'accès au voyage par avion pour les personnes à mobilité réduite*, Paris: Service de Publications de l'OCDE.

CEMT (1993), *La croissance du transport n question - 12ème symposium International sur la théorie et la pratique dans L'Économie des transports*, Conférence Européenne des Ministres des Transports.

Chakravarty, A. K. e Sachdeva, Y. P. Sachdeva (1998), *Sustainable urban transport policies for developing countries*, in: Freeman, Peter and Jamet, Christian (1998), *Urban transport policy: a sustainable development tool – CODATO VIII – Cape Town*, Rotterdam: Brookfield: A. A. Balkema.

Chandavarkar, Anad (1994), *Aspectos macreconómicos, fluxos externos e desempenho da poupança interna nos países em vias de desenvolvimento: um relatório sobre o “estado da arte”*, Centro de Estudos sobre África e do Desenvolvimento - Instituto Superior de Economia e Gestão, Lisboa.

Chapuis, Robert e Brossard Thierry (1997), *Os quatro mundos do terceiro mundo*, Lisboa: Instituto Piaget.

Chen, Don (1997), *Linking social equity with livable communities*, in: Bullard, Robert D. e Johnson, Glen S. (Editores) (1997), *Just transportation: dismantling race & class barriers to mobility*, New Society Publishers.

Chenery, Hollis e Srinivasan, T.N. (Editores) (1998), *Handbook of development economics - Volume 1*, Elsevier Science B.V., Sara Burgerharstraat 25, P.O.Box 211, 1000 AE Amsterdam, The Netherlands.

Chilundo, Arlindo (1990), *Subsídios para o estudo do transporte rodoviário na província de Nampula (1930-1954)*, in: Cadernos de História – Nº 8, Boletim do Departamento de História da Universidade Eduardo Mondlane, Maputo, Outubro de 1990.

Cho, George (1995), *Trade, aid and global interdependence*, Routledge, 11 New Fetter Lane, London, EC4P 4EE.

Cilliers, Jakkie; Hughes, Barry e Moyer, Jonathan (2011), *African Futures 2050. The next forty years*, Monograph 175.

CIP (2014), *Corrupção: a causa oculta dos acidentes de viacção*, Maputo: Centro de Integridade Pública.

Clément, Jean A. P. e Peiris, Shanaka J. (Editores) (2008), *Post-stabilization economics in Sub-Saharan Africa – Lessons from Mozambique*, International Monetary Fund.

Comissão das Comunidades Europeias (2006), *Comunicação da Comissão: Uma nova política na UE: havendo uma maior colaboração no Turismo Europeu*, Bruxelas, 17.3.2006.

CNP/DNE (1989), *Estatísticas dos transportes e comunicações*, Comissão Nacional do Plano/Direcção Nacional de Estatística, Maputo – Moçambique.

Coelho, João Dias Coelho (2010), *Contributos da sociedade da informação para o desenvolvimento regional e local*, in: Viegas e Dentinho (coordenação) (2010).

Condesso, Fernando dos Reis (2005), *Ordenamento do Território, Administração e Políticas Públicas, Direito Administrativo e Desenvolvimento Regional*, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, Universidade Técnica de Lisboa.

Conselho de Administração dos Portos, Caminhos de ferros e Transportes (1963), *Orçamento das receitas e despesas para o ano económico de 1963 – Portaria n. 16 628, de 9 de Fevereiro de 1963*, Lourenço Marques: Imprensa Nacional de Moçambique.

Correia, Fausto de Sousa (1998) in: *Renovar a Administração Gestão por objectivos na Admnistração Pública – Fórum 2000*, Universidade Técnica de Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas

Correa, António Mendes; Almeida, António de e Rego, António da Silva (1956), *Revista do Instituto Superior de Estudos Ultramarinos – Vol. VI*, Lisboa: Publicação subsidiada pela Junta das Missões Geográficas e de Investigação do Ultramar.

Costa, Amaro da (1962), *Humanismo Económico no Ultramar* in: Instituto Superior de Estudos Ultramarinos (1962), *Política e ensino*, Estudos Ultramarinos – V.11, UTL, Revista Trimestral do ISEU – UTL.

Costa, Carla Guapo (Org.) (2009), *New frontiers for economic diplomacy – some contributions on strategic issues based on the international conference “New Frontiers for Economic Diplomacy”*, UTL: ISCSP.

Costa, Carla Guapo da (2005), *A cultura como factor dinamizador da economia – os investimentos portugueses no Brasil*, Universidade Técnica de Lisboa, Instituto superior de Ciências Sociais e Políticas.

CPI (2913), *Projectos de investimentos no sector dos transportes e comunicações*, Maputo: Centro de Promoção de Investimentos.

Cruz, João Cardoso (2006), *Evolução demográfica e política de imigração em Portugal*, in: Barata, Óscar Soares (Coordenação) (2006), *Desenvolvimento organizacional*, Universidade Técnica de Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

Cruz, José Maria Teixeira (2006), *Temas e problemas de ciências do trabalho*, in: Barata, Óscar Soares (Coordenação) (2006), *Desenvolvimento organizacional*, Universidade Técnica de Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

Cunha, J. M. da silva (1971), *Moçambique, terra em progresso: discurso*, Lisboa: Agência Geral do Ultramar.

d’ Andrade, A. Freire (1910), *Relatórios sobre Moçambique – Volume VI*, Lourenço Marques: Imprensa Nacional.

Daniel, Brand (1993), in: Transportation Research Board/National Research Council (1993), *Moving urban America – proceedings os a conference– Special report 237*, National Academy Press.

Davies (1991), in: Zacarias, Agostinho Marcelino (1991), *Repensando Estratégias sobre Moçambique e África Austral*, Maputo: CEEI - ISRI.

Deakin, Elizabeth (1998), in: Conference Proceedings 18 (1998), *Transportation issues in Large U.S. Cities*, Proceedings on a Conference – Detroit, Michigan June 28-30, National Academy Press, Washington, D.C. 1999.

Diniz, Francisco José Lopes de Sousa (2006), *Crescimento e desenvolvimento económico – modelos e agentes do processo*, Lisboa: Edições Sílabo, Lda.

DNE (1990), *Estatísticas dos transportes e comunicações, 1989*, Direcção Nacional da Estatística, Comissão Nacional do Plano.

DNI (2008-2011), *Estratégia para o desenvolvimento das pequenas e médias empresas em Moçambique*, Direcção Nacional da Indústria – Ministério da Indústria e Comércio.

Doganis, R., (1993), *Flying off course – the economics of international airlines (2nd Edition)*, Routledge, 11 New Fetter Lane, London EC4P4EE.

Domingues, Leonel Henriques (2003), *A gestão de recursos humanos e o desenvolvimento social das empresas*, Universidade Técnica de Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

DPTCN (2011), *Transportadores de Passageiros na Província de Nampula*, Nampula: Direcção Provincial dos Transportes e Comunicações de Nampula.

Duchène, C. (1998), *Le plan de déplacements urbains au service du projet urbain pour l'île de France*, in: Freeman, Peter and Jamet, Christian (1998), *Urban transport policy: a sustainable development tool – CODATO VIII – Cape Town*, Rotterdam: Brookfield: A. A. Balkema.

Dunn Jr., James A. (1998), *Driving forces: the automobile, its enemies, and the politics of mobility*, Washington, D.C.: Brookings Institution.

Easterly, William e Levine, Ross (1998), *troubles with the neighbours: Africa's problem, Africa's opportunity*, Journal of African Economies – Volume 7, Number 1 March 1998, Oxford University Press.

Edições Zurc (1968), *Actualidades Moçambique*, Moçambique: Lourenço Marques.

_____ (1967), *Actualidades Moçambique*, Moçambique: Lourenço Marques.

_____ (1966), *Actualidades Moçambique*, Moçambique: Lourenço Marques.

Edoho, Félix Moses (Editor) (1997), *Globalization and the New World Order – promises, problems and prospects for Africa in the twenty-first century*, Praeger, Westport, Connecticut London.

Edoho, Félix Moses Edoho (1997), *International Technology transfer in the emerging global order: transforming Africa in the Twenty-First Century*, in: Edoho, Félix Moses (Editor)

(1997), *Globalization and the New World Order – promises, problems and prospects for Africa in the twenty-first century*, Praeger, Westport, Connecticut London.

EFILWC (1995), *Perceive, conceive, achieve – the sustainable city, a European tetralogy – Part III, transport and public spaces: the connective tissue of the sustainable city*, European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions - Loughlinstown House, Shankill, Co. Dublin, Ireland.

Ekanem, Frank N. (1997), *Economic instability and Africa's marginal role in the new order: a study of selected African countries*, in: Edoho, Félix Moses (Editor) (1997), *Globalization and the New World Order – promises, problems and prospects for Africa in the twenty-first century*, Praeger, Westport, Connecticut London.

Embamoc (1979), *Moçambique: realidades e factos*, Embaixada da Republica Popular de Moçambique, Lisboa.

Emmerink, Richard H; Verhoef, Erik T.; Nijkamp, Peter e Rieveld, Peter (2003), *Information effects in transport with stochastic capacity and uncertainty costs*, in: Button, Kenneth (Editor) (2003), *Recent developments in transport economics*, The International Library Critical Writings in Economics 164.

EMTPM (2012), *Empresa Municipal de Transporte Rodoviário de Maputo, EP – Plano Estratégico 2012 – 2016*, Maputo, Setembro/2012.

EMTPN (2011), *Estrutura operacional da EMTPN*, Empresa Municipal de Transporte Público de Nampula, EP.

ENA (1985), *Legislação aeronáutica moçambicana, Volume 1: 1936/1975*, Escola Nacional de Aeronáutica, Documento de Trabalho 1/85, Maputo, Moçambique.

Easterly, William e Levine, Ross (1998), *Troubles with the neighbours: Africa's problem, Africa's opportunity*, Journal of African Economies.

ETACI (1939 – 1945), *Panorama económico de Moçambique – A exportação, a importação (estudo económico) – separata do guia económico de Moçambique*, Boletim dos Organismos de Coordenação Económica, Lourenço Marques, Moçambique.

Europa Publications Limited (1995), *Africa South of the Sahara, 1995*, Twenty-Fourth Edition.

Evans, Andrew W. e Morrison, Alan D. (2003), *Incorporating accident risk and disruption in economic models of public transport*, in: Button, Kenneth (Editor) (2003), *Recent developments in transport economics*, The International Library Critical Writings in Economics 164308.

Everson, J. A. e Fitz G. B. P. (1972), *Inside the city*, Ed. Longman, London.

FEMATRO (2011), *Variação das tarifas de transporte semi-colectivo de passageiros versus variação do preço do gasóleo*, Maputo: Federação de Moçambique dos Transportadores Rodoviários.

Figueiredo, Álvaro Augusto da Cunha (1996), *transportes públicos de mercadorias em Portugal*, Oliveira de Azeméis [S.n.].

Figueiredo, António Manuel; Pessoa, Argentino e Silva, Mário Rui (2008), *Crescimento económico – 2ª edição*, Lisboa: Escolar Editora.

Figueiredo, Marcus Faria e Figueiredo, Angelina Maria Cheibub (1986), *Avaliação política e avaliação de políticas: um quadro de referência teórica*, Anál. & Conj., Belo Horizonte, 1 (3): 107 – 127, Set/Dez.

Fontes, Eduardo Vieira (1957-1958), *Estudos Ultramarinos*, in: Instituto Superior de Estudos Ultramarinos (1962), *Política e ensino*, Estudos Ultramarinos – Vol.II, UTL, Revista Trimestral do ISEU.

Fraisse, Jean; Bonetti, Michel e Gaulejac, Vincent de (1987), *L'évaluation dynamique des organizations publiques*, Paris: Les Editions D'Organization.

Freeman Peter e Jamet, Christian (Editors) (1998), *Urban transport policy: a sustainable development tool – La politique de déplacements urbains: outil du développement durable*, Proceedings of the International Conference CODATU VIII, Cape Town/South Africa/21-25 September 1998, A.A.Balkema/Rotterdam/Brookfield.

FRELIMO (1983), *Relatório do Comité Central ao IV Congresso*, Partido Frelimo, INLD, nº 0414/INLD/83, Maputo, Moçambique

Frey, Klaus (2000), *Políticas públicas: um debate conceitual e reflexões referentes a prática da análise de políticas públicas no Brasil*, Planejamento e Políticas Públicas Nº 21 – Junho de 2000.

Galvão, Henrique (dir.) (1934), *Informação económica sobre o Império e alguns elementos de informação – IV Volume*, Lisboa: Exposição Colonial Portuguesa

Galvão, Henrique e Selvagem, Carlos (1950 – 1953), *Império ultramarino português: monografia do império I Volume*, Lisboa: Empresa Nacional de Publicidade.

Galvão, Henrique e Selvagem, Carlos (1953), *Império ultramarino português: monografia do império IV Volume*, Lisboa: Empresa Nacional de Publicidade.

Garbrah-Aidoo, Elizabeth A. e Osuji, Louis O. (1997), *Military regimes and Africas economic development* in: Edoho, Félix Moses (Editor) (1997), *Globalization and the New*

World Order – promises, problems and prospects for Africa in the twenty-first century, Praeger, Westport, Connecticut London.

Gaspar, José Maria (1961), *Angola e Moçambique e problema do seu povoamento nos séculos XIX e actual*, in: Instituto Superior de Estudos Ultramarinos (1961), *Estudos Ultramarinos – V.10*, Revista Trimestral do ISEU – UTL.

Gerry (2006), in: Diniz, Francisco José Lopes de Sousa (2006), *Crescimento e desenvolvimento económico – modelos e agentes do processo*, Lisboa: Edições Sílabo, Lda.

Ghatak, Subrata (1995), *Introduction to development economics – third edition*, London and New York: Routledge.

Gomide, Alexandre de Ávila e Galindo, Ernesto Pereira (2013), *A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi*, in: *Estudos Avançados 79*, Universidade de São Paulo, 2013.

GPN (2010), *Realização do Plano Económico Social - 2009*, Governo da Província de Nampula.

_____ (2011), *Realização do Plano Económico Social - 2010*, Governo da Província de Nampula.

Governo de Moçambique (1987), *Construamos o futuro com as nossas mãos*, Relatório apresentado na Cimeira Mundial para o Desenvolvimento Social em Copenhaga, Dinamarca, à 6 – 12 de Março de 1995.

Green, R. H. (1991), *A luta contra a pobreza em Moçambique*, Direcção Nacional de Planificação, Maputo.

Guimarães, Adelino Torres (1995-1996), *Problemas do Desenvolvimento*, ISEG, UTL, Lisboa, Portugal.

_____ (1991), *O império português entre o real e o imaginário*, Lisboa: Edição Escher – Coleção de Estudos sobre Africa.

Guimarães, José Ribeiro Soares e Jannuzzi, Paulo de Martins (2004), *Indicadores sintéticos no processo de formulação e avaliação de políticas públicas: limites e legitimidades*; Trabalho apresentado no XIV Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP, Caxambú – MG – Brasil, 20 – 24 de Setembro.

Haines, Charles F. (1997), *The south Lawrence Trafficway: environmental justice guidance for native americans*, in: Bullard, Robert D. e Johnson, Glen S. (Editores) (1997), *Just transportation: dismantling race & class barriers to mobility*, New Society Publishers.

Hance, William A. (1958), *African economic development*, New York: Harper e Brothers; London: Oxford University Press.

Hanlon, J. (1994), *Mozambique who calls the shots*, James Currey Ltd 54b Thornhill Square, London N 1 1BE.

Hanson, William E. e Creswell, John W. (2005), *Mixed Methods Research Designs in Counseling Psychology in Journal of Counseling Psychology 2005, Vol. 52, No 2, 224-235*, the American Psychological Association.

Hausmann, Ricardo; Rodrik, Dani e Velasco, Andrés (2005), *Growth Diagnostics*, John F. Kennedy School of Government, Harvard University.

Costa, Carla Guapo (Org.) (2009), *New frontiers for economic diplomacy – some contributions on strategic issues based on the international conference “New Frontiers for Economic Diplomacy”*, Universidade Técnica de Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

Herath, Dhammika (2009), *The Discourse of Development: has it reached maturity?*, Third World Quarterly, Vol. 30, No. 8, 2009, pp 1449–1464, Routledge.

Hoff, Karla e Stiglitz, Joseph E. (2009) *Modern Economic Theory and Development*, siteresources.worldbank.org/DEC/resources/hoff-stiglitz-frontiersofdevec.pdf – consulta efectuada a 25/11/2014.

Hoff, Karla e Stiglitz, Joseph E. (1999) *Modern Economic Theory and Development*, siteresources.worldbank.org/DEC/resources/hoff-stiglitz-frontiersofdevec.pdf – consulta efectuada a 25/11/2014.

Höfling, Eloisa de Matos (2001), *Estado e políticas (públicas) sociais*, cadernos Cedes, ano XXI, nº 55, Novembro/2001.

Hoyos, C.G. (1968), *Psychologie de la circulation routiere*, Paris: Presses Universitaires de France.

Homes, Henry (1997), *Just and sustainable communities*, in: Bullard, Robert D. e Johnson, Glen S. (Editores) (1997), *Just transportation: dismantling race & class barriers to mobility*, New Society Publishers.

Hamid Hosseini (2010), *Why development is more complex than growth: clarifying some confusions*, Review of Social Economy, Vol. LXI, Nº. 1, March 2003, Routledge.

Housseini, Hamid (2003) *Why development is more complex than growth: clarifying some confusions*, Review of Social Economy, Vol. LXI, Nº. 1, March 2003, Routledge.

Hummels, David e Skiba, Alexandre (2004), *A virtuous circle? Regional tariff liberalization and scale economies in transport*, in: Estevadeordal, Antoni; Rodrik, Dani; Taylor, Alan M. e Velasco, Andres (Editores) (2004), *Integrating the Américas – FTAA and beyond*, Harvard University: The David Rockefeller Center Series on Latin American Studies.

Hung, Robert (1998), *How to make public transport 'spicy'*, in: Freeman, Peter and Jamet, Christian (1998), *Urban transport policy: a sustainable development tool – CODATO VIII – Cape Town*, Rotterdam: Brookfield: A. A. Balkema.

IEA (2012), , Agência Internacional para a Energia.

IMF (2012), *Regional Economic Outlook – Sub-Saharan Africa: Sustaining growth amid global uncertainty*, IMF.

INE (2013), *Moçambique em números/Mozambique in figures – 2012*, Instituto Nacional de Estatística, Maputo, Moçambique.

___ (2012), *Mulheres e homens em Moçambique, 2011*, Instituto Nacional de Estatística, Maputo – Junho 2010.

___ (2010), *Caderno de informação rápida*, Instituto Nacional de Estatística, Maputo – Junho 2010.

___ (2010), *III Recenseamento geral da população e habitação – 2007*, Instituto Nacional de Estatística, Maputo – Junho 2010.

___ (2009), *Sinopse dos resultados definitivos do 3º recenseamento geral da população e habitação – Província de Nampula*, Maputo: Instituto Nacional de Estatística.

___ (2008), *Estatísticas dos transportes e comunicações – 2007*, Instituto Nacional de Estatística, Maputo – Moçambique.

___ (2007), *Estatísticas dos transportes e comunicações – 2006*, Instituto Nacional de Estatística, Maputo – Moçambique.

___ (2003), *Anuário Estatístico da Província de Nampula*, Maputo: Instituto Nacional de Estatística.

___ (2002), *Estatísticas dos transportes e comunicações – 2001*, Instituto Nacional de Estatística, Maputo – Moçambique.

___ (2001), *Estatísticas dos transportes e comunicações – 2000*, Instituto Nacional de Estatística, Maputo – Moçambique.

___ (2000), *Estatísticas dos transportes e comunicações 1998 - 1999*, Maputo: Instituto Nacional de Estatística.

___ (1998), *Estatísticas dos transportes e comunicações 1997*, Série: Estatísticas Sectoriais, n°2/TRANS, Maputo: Instituto Nacional de Estatística.

___ (1989), *Estatísticas dos transportes e comunicações 1988*, Série: Estatísticas Sectoriais, TRANS, Maputo: Instituto Nacional de Estatística.

Isotope (1997), *Improved structure and organization for urban transport operations of passengers in Europe*, European Commission, Transport Research, 4th Framework Programme

Jacinto, José Luís de Moura (2004), *A nudez do político*, Universidade Técnica de Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

Jones, Sam (2008), *Post-stabilization economics in Sub-Saharan Africa – Lessons from Mozambique*, in: Clément, Jean A. P. e Peiris, Shanaka J. (Editores) (2008), *Post-stabilization economics in Sub-Saharan Africa – Lessons from Mozambique*, International Monetary Fund.

Kambhampati, Uma S. (2004), *Development and the Developing world*, Polity Press, UK.

Khan, Mushtaq H. (2006), *Governance, Economic Growth and Development since the 1960s:Background*, paper for World Economic and Social Survey 2006.

Kilkenny, Maureen (2003), *Transport cost and rural development*, in: Button, Kenneth (Editor) (2003), *Recent developments in transport economics*, The International Library Critical Writings in Economics 164308.

Kinnock, N. (1996), *Foreword to fulfilling the potential of public passenger transport in Europe: the citizens network*, Brussels: European Commission Green Paper.

Krugman, Paul R. e Obstfeld, Maurice (1994), *International economics . theory and policy (third edition)*, New York: Harper Collins College Publishers.

Kwakye, E.A e Fouracre, P. R. (1998), *The urban transport policy reform in Ghana*, in: Freeman, Peter and Jamet, Christian (1998), *Urban transport policy: a sustainable development tool – CODATO VIII – Cape Town*, Rotterdam: Brookfield: A. A. Balkema.

Lara, Antonio de Sousa (2005), *A política em África nos séculos XX e XXI: pesadas heranças e saídas possíveis*, in: Barata, Óscar Soares e Piepoli, Sónia Infante Girão Frias (2005),

África: género, educação e poder, Universidade Técnica de Lisboa: Centro de Estudos Africanos – Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

Lee, Bill Lann (1997), *Civil rights and legal remedies: a plan for action*, in: Bullard, Robert D. e Johnson, Glen S. (Editores) (1997), *Just transportation: dismantling race & class barriers to mobility*, New Society Publishers.

Leite, J. P. (1990) – *La reproduction de reseau imperiale portugais: quelques précisions sur la transformation du circuit d'or Mozambique-Portugal, 1959-73* – in Estudos de Economia, Vol. X, n° 3, ISEG, Lisboa.

_____ (1989) – *La formation de l'économie coloniale au Mozambique, pacte coloniale et industrialization: du colonialisme portugais aux reseaux informels de sujétion marchande, 1930-74* – Thèse Doctorat, École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris.

Lewis, John (1997), *Foreword*, in: Bullard, Robert D. e Johnson, Glenn S. (Editores) (1997), *Just transportation – dismantling race and class barriers to mobility*, New Society Publishers.

Lima, N., (1980), *5 000 anos de transporte: a história fascinante dos meios de transporte desde a invenção da roda e da jangada até aos veículos altamente sofisticados que o homem actual idealiza para o Século XXI*, Gráfica Maiadouro - 4470 – Maia.

Lin, Justin Yifu Lin e Rosenblatt, David (2012), *Shifting patterns of economic growth and rethinking development*, Journal of Economic Policy Reform, 15:3, 171-194, Routledge.

Lipman, V. S. e Monaghan, V. A (1998), *Moving South Africa – Motivation and progress*, in: Freeman, Peter and Jamet, Christian (1998), *Urban transport policy: a sustainable development tool – CODATO VIII – Cape Town*, Rotterdam: Brookfield: A. A. Balkema.

Lopes, Ernâni Rodrigues (1999), *África Século XXI. Os desafios e as respostas do desenvolvimento*, Sociedade de Geografia de Lisboa.

Lopez-Cordova, Ernesto e Moreira, Maurício Mesquita (2004), *Regional integration and productivity: the experiences of Brasil and Mexico*, in: Estevadeordal, Antoni; Rodrik, Dani; Taylor, Alan M. e Velasco, Andres (Editores) (2004), *Integrating the Americas – FTAA and beyond*, Harvard University: The david Rockefeller Center Séries on Latin American Studies.

Lowe, David (1991), *The transport manager's & operator's – handbook 1991 – 21st edition*, London: Kogan Page Limited.

Lundin, Iraê Baptista (2007), *Negotiating transformation: urban livelihoods in Maputo adapting to thirty years of political and economic changes*, Göteborg University: School of Business, Economics and Law.

Macário, R. (2004), *Custos e benefícios da integração em sistemas de transportes públicos*, Coimbra: Conferencia Anual do Grupo das Universidades Portuguesas com Estudos em Transportes.

Macedo, Luís de Sousa (1999), *A internacionalização da Economia e os mercados africanos* in: Sociedade de Geografia de Lisboa (1999), *África Século XXI. Os desafios da globalização e as respostas do desenvolvimento*.

Machel, Samora Moíses (1987) in: Munslow, Barry (Editor) (1997), *Samora Machel: an African revolutionary*, Zimbabwe: The College Press.

Machel, Samora Moíses (1980), *Desalojemos o inimigo interno no nosso aparelho de Estado*, INLD, nº 0140/INLD/80, Maputo.

Machel, Samora Moíses (1980), *We are declaring war on the enemy within*, in: Musgrave, Richard A. e Musgrave, Peggy B. (1989), *Public finance in theory and practice*, International Student Edition, 5th Edition, United States of America: Mc Graw Hill.

Mackintosh, Mauren (1986), *O capital privado e Estado no sistema de transportes da África Austral*, in: Estudos Moçambicanos, Número 5/6, Maputo: Centro de Estudos Africanos, Universidade Eduardo Mondlane.

McCarthy, Patrick S. (2003), *The role of captivity in aggregate share models of intercity passenger travel*, Button, Kenneth (Editor), *Recent developments in transport economics*, The International Library Critical Writings in Economics 164.

Mander, Jerry e Retallack, Simon (2002) *Alternatives to economic globalization (A better world is possible) – A report of the International Forum on Globalization*, International Forum on Globalization (2002), Berrett-Koehler Publishers Inc., San Francisco.

Martins, José Morais (2006), *Conceitos, Evolução, Normas e Modelos Internacionais*, in: Barata, Óscar Soares (Coordenação) (2006), *Temas e problemas de ciências do trabalho*, Universidade Técnica de Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

Matos, António (2011), *Perspectivas e Desafios para o Desenvolvimento do Transporte Público Urbano de Passageiros nos Municípios das cidades de Maputo e Matola*, Ruth Associação Rede para a Advocacia e Lobby Social Uthende, Maputo, Dezembro/2011.

Mattoo, Aaditya e Sauve, Pierre (2004), *Regionalism and trade in services in the Western Hemisphere: a policy agenda*, in: Estevadeordal, Antoni; Rodrik, Dani; Taylor, Alan M. e Velasco, Andres (Editores) (2004), *Integrating the Americas – FTAA and beyond*, Harvard University: The david Rockefeller Center Séries on Latin American Studies.

Medeiros, Eduardo Raposo de (2003), *Economia Internacional – 7ª Edição – Revista e Ampliada*, Lisboa: Instituto superior de Ciências Sociais e Políticas.

(2004), *A economia para as outras ciências sociais*, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, Universidade Técnica de Lisboa.

Mega, Voula (1995) in: EFILWC (1995), *Perceive, conceive, achieve – the sustainable city, a European tetralogy – Part III, transport and public spaces: the connective tissue of the sustainable city*, European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions - Loughlinstown House, Shankill, Co. Dublin, Ireland.

Mendes, Afonso (1957-1958), *Estudos Ultramarinos* in: Instituto Superior de Estudos Ultramarinos (1957-1958), *Política e ensino*, Estudos Ultramarinos – V.VII, Revista Trimestral do ISEU – UTL.

Mengistu e Mfikirwa (1997), *The political economy of resource allocation and the sustainability of economic development in Sub-Saharan Africa*, in: Edoho, Félix Moses (Editor) (1997), *Globalization and the New World Order – promises, problems and prospects for Africa in the twenty-first century*, Praeger, Westport, Connecticut London.

Meyer, Michael D. e Miller, Eric J. (2001), *Urban transportation planning – a decision-oriented approach - second edition*, McGraw-Hill Series in Transportation.

Milando, João (2005), *Cooperação sem desenvolvimento*, Estudos e Investigações 39, Imprensa de Ciências Sociais, Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa.

Mingers, John (2001), *Combining IS Research Methods: Towards a Pluralist Methodology in Information Systems Research*, Vol.12, Nº 3, September 2001, pp.240-259.

Minter, William (1998), *Os contras do apartheid – As raízes da guerra em Angola e Mocambique* – Arquivo Histórico de Mocambique, estudos 13 – Imprensa Universitária, Maputo: Universidade Eduardo Mondlane.

Mohring, Herbert (Editor) (1994), *The economics of transport – volume I – The International Library of Critical Writings in Economics 34*, British Library Cataloguing in Publication Data.

Monteiro, J. A. Pereira (2003), *Poder e obediência – uma teoria do consentimento*, Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

Monteiro, Ramiro Ladeiro (2001), *A África na política de cooperação europeia – 2ª edição actualizada – o novo acordo de parceria assinado em Cotonu, Benim*, Universidade Técnica de Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

MOPH (2013), *Relatório do Encerramento do XXI Conselho Coordenador do Ministério das Obras Públicas e Habitação*, Chokwé, 14/06/2013.

Mora Aliseda, Julián (2010), *Urbanismo Sostenible*, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, Universidade Técnica de Lisboa.

Moreira, Adriano (1968), *Os fins do Estado*, Estudos Políticos e Sociais, in: Instituto Superior de Estudos Ultramarinos (1962), *Política e ensino*, Estudos Ultramarinos – Vol.II, nº1 UTL, Revista Trimestral do ISEU.

Moreira, Adriano (1962), *Direito Corporativo*, Estudos Políticos e Sociais, in: Instituto Superior de Estudos Ultramarinos (1962), *Política e ensino*, Estudos Ultramarinos – Vol.II, nº1 UTL, Revista Trimestral do ISEU.

Moreira, Adriano (1956), *A propriedade no Ultramar*, Estudos Ultramarinos – Vol. VI, Revista do Instituto superior de Estudos Ultramarinos, Lisboa.

Moreira, Carlos Diogo (1994), *Planeamento e Estratégias da Investigação Social*, Universidade Técnica de Lisboa, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

_____ (2007), *Teorias e Práticas de Investigação*, Universidade Técnica de Lisboa, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

Mosca, João (2011), *Exploração do carvão mineral – situação actual aponta o caminho da maldição*, in: Está na hora – Boletim Semestral/Nº 7/ Dezembro, 2001 – Mecanismo de Apoio à Sociedade Civil (MASC).

Mosca, João (2005), *Economia de Moçambique, Século XX*, Lisboa: Editora Instituto Piaget. ISBN: 972 – 771 – 817 – 5.

Mota, Isabel *et All* (2005), *Estratégia Nacional para o Desenvolvimento Sustentável – Um Projecto para Portugal*, Pandora, Edições, Imagem e Comunicação.

MTC (2014), *Concessionários de transporte de passageiros e mercadorias em Moçambique*, Maputo: Ministério dos Transportes e Comunicações.

MTC (1996), *Tráfego de Mercadorias e Passageiros em Moçambique: 1994-1995*, Ministério dos Transportes e Comunicações, Maputo.

Mucipo, Boaventura (2011), *Conduzir o próprio desenvolvimento*, in: Está na hora – Boletim Semestral/Nº 7/ Dezembro, 2001 – Mecanismo de Apoio à Sociedade Civil (MASC).

Município de Nampula (2011), *Principais rotas exploradas ao nível da cidade de Nampula e lugares oferecidos*, Conselho Municipal da Cidade de Nampula.

Murias, R. de, (1989), *The economic regulation of international air transport*, Library of Congress Cataloguing - in - Publication Data, USA - McFarland Box 611 Jefferson NC 28640.

Musgrave, Richard A. e Musgrave, Peggy B. (1989), *Public finance in theory and practice*, International Student Edition, 5th Edition, United States of America: Mc Graw Hill.

Nash, Chris; Sansom, Tom e Still, Ben (2003) *Modifying transport prices to internalise externalities: evidence from European case studies*, in: Button, Kenneth (Editor) (2003), *Recent developments in transport economics*, The International Library Critical Writings in Economics 164308.

Neto, Augusto Ferreira e Garcia, Sebastião (1987), *Desenvolvimento comunitário: princípios para a accção*, Rio de Janeiro: Bloch.

Neto, João Baptista Nunes Pereira (1962), *O Ultramar português na presente conjuntura internacional – aos diplomas legais a tomar em consideração as realidades das culturas em que se integravam os portugueses africanos* in: Instituto Superior de Estudos Ultramarinos (1962), *Política e ensino*, Estudos Ultramarinos – V.10, Revista Trimestral do ISEU – UTL.

Neto, João Pereira (1961) in: Instituto Superior de Estudos Ultramarinos (1961), *Angola e Moçambique e problema do seu povoamento nos séculos XIX e actual*, Estudos Ultramarinos – V.10, Revista Trimestral do ISEU – UTL.

Neves, João César das (2010), *Globalização e os padrões de desenvolvimento regional*, in: Viegas, José Manuel e Dentinho, Tomaz Ponce (coordenação) (2010), *Desafios emergentes para o desenvolvimento regional*, Caiscais: Principia Editora, Lda.

Nhabinde, Simeão Amosse (1999), *Desestabilização e Guerra económica no sistema ferroviário de Moçambique, 1980-1987*, Maputo: Universidade Eduardo Mondlane - Livraria Universitária.

Nielson, J.Sloth e Gallinetti, J. (2004), *Reforma Legal para Protecção das Crianças em Moçambique*, University of the Western Cape, Community Law Centre, Preparado para o Governo da República de Moçambique.

Nijkamp, P. (Editor), (1993), *Europe on the Move*, Studies of Science in Europe, European Science Foundation, Published by Avebury, Ashgate, Publishing Limited, Gower House, Croftroad, Aldershot, Hants GU11 3HR, England.

Nijkamp, Peter (1990), *Lições da política ambiental de transportes – seminário os sistemas de transportes e o ambiente*, Lisboa.

Nijkamp, P. e Blass, E. (1994), *Impact assessment and evaluation in transportation*, Transportation Researcher, Economics and Policy - Kluwer Academic Publishers. P.O.Box 322,3300 AH Dordrecht, the Netherlands.

Noivo, Maria Adelaide (1999), *África Século XXI. Os desafios da globalização e as respostas do desenvolvimento*, in: Sociedade de Geografia de Lisboa.

Nothnagel, A. J. (1998), *Overview of the South African national land transport policy*, in: Freeman Peter e Jamet, Christian (Editors) (1998), *Urban transport policy: a sustainable development tool – La politique de déplacements urbains: outil du développement durable*, Proceedings of the International Conference CODATU VIII, Cape Town/South Africa/21-25 September 1998, A.A.Balkema/Rotterdam/Brookfield.

OCDE (1981), *Regulation de la circulation en conditions de saturation*, Paris.

OCDE (1977), *L'avenir des transports de voyageurs en Europe – Rapport final sur l'étude de L'OCDE sur les besoins de transport de voyageurs entre grandes agglomérations européennes (étude entreprise en liaison avec la CEE et la CEMT)*, Paris.

Onwuegbuzie, Anthony J. e Collins, Kathleen M. T. (2007), *A Typology of Mixed Methods Sampling Designs in Social Science Research in The Qualitative Report Volume 12 Number 2 June 2007*, 281-316.

Onwuegbuzie, Anthony J. e Johnson, R. Burke (2006), *The Validity Issue in Mixed Research*, Research in the Schools 2006, Vol. 13, Nº 1, 48-63, Mid-South Educational Research Association, Spring.

Onwuegbuzie, Anthony J. e Leech, Nancy L. (2006), *Linking Research Questions to Mixed Methods Data Analysis Procedures*, in *The Qualitative Report Volume 11 Number 3 September 2006* – Paper presented at the annual meeting of the Southwest Educational Research Association, New Orleans, LA, and February 9-12, 2005.

Oppenheimer, J. e Dauderstadt (1990) - *A ajuda ao desenvolvimento – nem ajuda, nem desenvolvimento, Portugal e a cooperação internacional*, IDD, Lisboa.

Partido Frelimo (1983), *IV Congress – Mozambique: out of underdevelopment to socialism*, Maputo: Instituto Nacional do Livro e do Disco.

Pinto, Carla Cristina Graça (2006), *Autorepresentação e heterorepresentação dos condutores de veículos automóveis ligeiros, contributo para a compreensão da guerra civil rodoviária em Portugal*, Universidade Técnica de Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

Pontes, José Pedro (2001), *Economia do espaço e do transporte*, Lisboa: Editora Vulgata.

Reia, José Manuel Zenha (1999), *A internacionalização da Economia e os mercados africanos* in: Sociedade de Geografia de Lisboa (1999), *África Século XXI. Os desafios da globalização e as respostas do desenvolvimento*.

Rocha, J. A. Oliveira (2010), *Gestão do processo político e políticas públicas*, Lisboa: Escolar Editora.

Rodrigues, Eduardo Raul Lopes (2008), *Políticas públicas de promoção da concorrência*, Universidade Técnica de Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

Rodrik, Dani (2006), *Goodbye Washington Consensus, Hello Washington Confusion? A Review of the World Bank's Economic Growth in the 1990s: Learning from a Decade of Reform*, *Journal of Economic Literature*, Vol. XLIV (December 2006), pp. 973–987.

Rubim, Barbara e Leitão Sérgio (2013), *O plano de mobilidade urbana e o futuro das cidades*, in: *Estudos Avançados 79*, Universidade de São Paulo, 2013.

Sachs, I (1970), *A ciência económica*, Unesco, 1970, Paris.

Sander, Elliot G (1998), in: *Conference Proceedings 18 (1998), Transportation issues in Large U.S. Cities*, Proceedings on a Conference – Detroit, Michigan June 28-30, National Academy Press, Washington, D.C. 1999.

Sander, Elliot G. e Grall, Philippe (1998), *Metropolitan transportation planning and large central cities: The American experience*, in: Freeman, Peter and Jamet, Christian (1998), *Urban transport policy: a sustainable development tool – CODATO VIII – Cape Town*, Rotterdam: Brookfield: A. A. Balkema.

Santos, Manuel Pimentel Pereira (1962), *Plano de fomento de Moçambique*, Instituto Superior de Estudos Ultramarinos (1962), *Politica e ensino*, Estudos Ultramarinos – V.11, UTL, Revista Trimestral do ISEU – UTL.

Santos, Manuel Pimentel Pereira dos (1961), *O Plano de Fomento de Moçambique*, In: Estudos Ultramarinos (1961), *Politica e ensino*, Instituto Superior de Estudos Ultramarinos (1961) – V.10, UTL, Revista Trimestral do ISEU – UTL.

Santos, Victor Marques dos (2009), *Teoria das relações internacionais – cooperação e conflito na sociedade internacional*, Universidade Técnica de Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

SARA (2012), *Relatório da IIIª Conferência da Southern African Railway Association*, Maputo, 08/11/2012.

Seligson, Mitchell A. and Passe-Smith, John T (Editores) (2008), *Development and Underdevelopment – the political economy of global inequality*, Lynne Rienner Publishers, Boulder, London.

Sen, Amartya (2003), *O desenvolvimento como liberdade*, Gradiva-Publicações, Lda, Lisboa.

Sen, Amartya (1998) in: Chenery, Hollis e Srinivasan, T.N. (Editores) (1998), *Handbook of development economics - Volume 1*, Elsevier Science B.V., Sara Burgerharstraat, Amsterdam,

The Netherlands.

Sengulane, Hipólito (2013), *História das instituições de poder político em Moçambique*, Moçambique, Maputo: DINAME.

Serra, António Manuel de Almeida (1993), *Moçambique: da independência à actualidade – evolução económica e social, 1975-90* - CEsa, ISEG, UTL, Lisboa.

Serra, António Manuel de Almeida (1991), *Política agrária e desenvolvimento económico na República Popular de Moçambique, 1975 – 85*, ISEG, UTL, Lisboa.

Shaw, A. (1998), *Restructuring the network characteristics and the operation of public transport in the post-apartheid South African city*, in: Freeman, Peter and Jamet, Christian (1998), *Urban transport policy: a sustainable development tool – CODATO VIII – Cape Town*, Rotterdam: Brookfield: A. A. Balkema.

Silva, Artur Santos (1999), *A experiência recente da cooperação empresarial portuguesa e aos mercados africanos* in: Sociedade de Geografia de Lisboa (1999), *África Século XXI. Os desafios da globalização e as respostas do desenvolvimento*, Lisboa.

Silva, M. Manuela Machado da (Coordenação) (1998), *A educação escolar em mudança – Volume 1*, Universidade Técnica de Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

Silva, Nuno Ribeiro da (1999), *A internacionalização da Economia e os mercados africanos* in: Sociedade de Geografia de Lisboa (1999), *África Século XXI. Os desafios da globalização e as respostas do desenvolvimento*.

Silveira, Márcio Rogério e Cocco, Rodrigo Giralde (2013), *Transporte público, mobilidade e planeamento urbano: contradições essenciais*, in: Estudos Avançados 79, Universidade de São Paulo, 2013.

Simuyemba, S. (2000), *Linking Africa through regional infrastructure*, African Development Bank, Economic Research and Finance 12.

Sindzingre, Alice (2006), *Reforms, Structure or Institutions? Assessing the determinants of growth in low-income countries*, Third World Quarterly, 26:2, 281-305, Routledge.

Sint-Laurent, Benedict de (1998), *Overview of urban transport in South Africa: Lessons from Europe and proposed approach*, in: Freeman, Peter and Jamet, Christian (1998), *Urban transport policy: a sustainable development tool – CODATO VIII – Cape Town*, Rotterdam: Brookfield: A. A. Balkema.

Staudt, Kathleen (1991), *Managing development – State, society and international contexts*, Sage Publications – International, Educational and Professional Publisher.

Sociedade de Geografia de Lisboa (1999), *África Século XXI. Os desafios da globalização e as respostas do desenvolvimento*, Lisboa.

Souza, Celina (2006), *Políticas públicas: uma revisão de literatura*, in: *Sociologias*, Porto Alegre, ano 8, nº 16, Julho/Dezembro, p.20-45.

Souza, Maria Luiza de (1999), *Desenvolvimento de comunidade e participação*, São Paulo: Cortez Editor.

SPCFT (1971), *Relatório de contas dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, Ano Económico de 1969* - Lourenço Marques, Moçambique.

Spence, M. N. (1998), *Western Cape provincial transport policy* in: Freeman, Peter and Jamet, Christian (1998), *Urban transport policy: a sustainable development tool – CODATO VIII – Cape Town*, Rotterdam: Brookfield: A. A. Balkema.

Srinivasan, T.N (1998), *Economic development - concepts and approaches* in: Chenery, Hollis e Srinivasan, T.N. (Editores) (1998), *Handbook of development economics - Volume 1*, Elsevier Science B.V., Sara Burgerharstraat 25, P.O.Box 211, 1000 AE Amsterdam, The Netherlands.

Staudt, Kathleen (1991), *Managing development – State, society and international contexts*, Sage Publications – International, Educational and Professional Publisher.

Stephens, Jeanne (1986), *A resposta sul-africana às iniciativas do sector de transportes em Moçambique e na SADCC*, in: *Estudos Moçambicanos*, Número 5/6, Maputo: Centro de Estudos Africanos, Universidade Eduardo Mondlane.

Streeten, Paul (1981), *Development perspectives*, The Macmillan Press LTD.

Suri, Taveet; Boozer, Michael A.; Ranis, Gustav e Stewart, Frances (2011), *Paths to Success: The Relationship Between Human Development and Economic Growth*, *World Development* Vol. 39, No. 4, pp. 506–522, 2011.

Switch (2001), *Final report for publication*, Deliverable 8. Switch – sustainable, workable, intermodal transport choices, Project part-funded by the European Commission, Transport RTD Programme, 4th Framework Programme.

Taaffe, Edward J. (1970), *A rede de transporte e a paisagem americana em mutação*, In: *Geografia Humana nos Estados Unidos*, Rio de Janeiro: Fórum Editora.

Taneja, N. K. (1989), *Introduction to civil aviation (Second Edition)* - The Ohio State University, Library of Congress Catalog Card Number 88-36396, USA.

TCRP (2003), *Resource requirements for demand-responsive transportation service* – Transit Cooperative Research Program – TCRP Report 98, Washington.

TCRP (1996), *Institutional barriers to intermodal transportation policies and planning in metropolitan áreas*, Transit Cooperative Research Program Report N. 14, Washington DC (USA), Transportation Research Board.

Tentem, Ana Maria Tentem (2006), *Avaliação*, in: Barata, Óscar Soares (Coordenação) (2006), *Temas e problemas de ciências do trabalho*, Universidade Técnica de Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

TICIDI (1981), *North-South, a Programme for Survival*, Estudos de Desenvolvimento, The Independent Commission on International Development Issues 1980, Moraes Editores e Instituto de Estudos para o desenvolvimento, Lisboa.

Todaro, Michael P. (1985), *Economic development – sixth Edition*, England: Addison Wesley Longman Limited.

Todaro, Michael P. e Smith, Stephen C (2008), *Economic Development – Tenth Edition*, Longman: New York & London.

Todaro, Michael P (1997), *Economic development in the third world – third edition*, Longman: New York & London.

Todaro, Michael P. (1980), *Economic development – Tenth Edition*, England: Addison Wesley Longman Limited.

Torres, Carlos Cunha (1999), *O papel das PME nos fluxos de comércio Portugal/África* Silva, in: Sociedade de Geografia de Lisboa (1999), *África Século XXI. Os desafios da globalização e as respostas do desenvolvimento*, Lisboa.

Trebilcock, Michael J. e Prado, Mariana Mota (2011), *What makes poor countries poor? – Institutional determinants of development*, Edward Elgar Publishing.

Trindade, Augusto José Pereira (2000), *O fenómeno urbano na África Subsahariana – o caso de Luanda*, Universidade Técnica de Lisboa: Instituto Superios de Ciências Sociais e Políticas.

United Nations (1986), *Declaration on the right to development*, Adopted by General Assembly Resolution 41/128 of 4 December 1986.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) (2009), *World Investment Report – transnational corporations, agricultural production and development, 2009*, UN, New York.

UNDP (2006), *Moçambique – Relatório nacional do desenvolvimento humano 2005 – desenvolvimento humano até 2015 – Alcançando os objectivos de desenvolvimento do milénio*, Maputo.

UNDP (1994), *Human development report 1994*, Oxford University Press, New York.

USAID (2008), *Proposta de politica dos transportes urbanos para Moçambique*, Nathan Associates Inc.

UTRE (1997), *Privatização das Linhas Aéreas de Moçambique - pré-qualificação de candidatos – folha informativa* - Unidade Técnica para a Restruturação de Empresas, Ministério do Plano e Finanças, Maputo - República de Moçambique.

Van Logchen, Bárbara e Brito, Rui (2009), *Estudo Sobre o Impacto das Alterações Climáticas no Risco de Calamidades em Moçambique*, Instituto Nacional de Gestão e Combate as Calamidades Naturais de Moçambique.

Venter, J. H.; Britz, C. e Homes, X. T. (1998), *Application of First World principles and high-technology solutions for public transport in third world communities*, in: Freeman, Peter and Jamet, Christian (1998), *Urban transport policy: a sustainable development tool – CODATO VIII – Cape Town, Rotterdam: Brookfield: A. A. Balkema.*

Verhoed, Erik T.; Rouwendal, Jan e Rietveld, Piet (2003) , in: Button, Kenneth (Editor) (2003), *Recent developments in transport economics*, The International Library Critical Writings in Economics 164308.

Vieira, Sérgio (1991) in: Zacarias, Agostinho Marcelino (1991), *Repensando Estratégias sobre Moçambique e África Austral*, Maputo: CEEI - ISRI.

Viegas, J. (2004), *Integrated transport systems: public – private interfaces*, In: Hensher, D. editor *Handbook of transport* (forthcoming).

Viegas, J. (2003), *Transport policy development in Europe 1950 – 2020*, In: European Conference of Ministers of Transport – fifty years of transport policy, Paris: OECD Publication Services.

Viegas, J. Manuel (1979), *Acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida – simpósio sobre transportes urbanos e suburbanos, 26-27 Junho*, Lisboa.

Viegas, José Manuel e Dentinho, Tomaz Ponce (coordenação) (2010), *Desafios emergentes para o desenvolvimento regional*, Caiscais: Principia Editora, Lda.

Viegas, J. Manuel; Ferreira, J. A. Antunes e Pereira, Vasco M. S. (1979), *A qualidade do serviço nos transportes colectivos urbanos e suburbanos e a utilidade do seu conhecimento – simpósio sobre transportes urbanos e suburbanos, 26-27 Junho*, Lisboa.

Voigt, F., (1964), *Economia de los Sistemas de Transporte*, Fondo de Cultura Económica, av. De la Universidad, 975 – México 12, D. F.

Wanderley, Mariangela Belfiore (1993), *Metamorfoses do desenvolvimento de comunidade e suas relações com o serviço social*, São Paulo: Cortez Editor.

Weisman, E., (1990), *Trade in services and imperfect competition – application to international aviation*, International Studies In the Service Economy, Published by Kluwer Academic Publishers, P.O.Box 17, 3.300 AA Dordrecht, the Netherlands.

Werner, Christian (1985), *Spatial transportation modeling*, Scientific Geography Series – Volume 5, Sage Publications.

Whitt, J. Allen (1982), *Urban elites and mass transportation – the dialectics of power*, Princeton University Press – Princeton, New Jersey.

Wilhelm, Jorge (2013), *Mobilidade Urbana: um desafio paulistano*, in: Estudos Avançados 79, Universidade de São Paulo, 2013.

Wood, F. D. e Johnson, J. C., (1989), *Contemporary Transportation*, Economics Business, Macmillan Publishing Company, 866 Third Avenue, New York, New York 10022.

World Bank (1991), *The african capacity building initiative: toward improved policy analysis and development management*. Washington: IBR

World Bank (1985), *Trends in developing economies, 1985, a World Bank Book*, by the International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank 1818 H Street, N.W., Washington, D.C. 20433, USA.

Wright, Beverly H. (1997), *New Orleans neighborhoods under siege*, in: Bullard, Robert D. e Johnson, Glen S. (Editores) (1997), *Just transportation: dismantling race & class barriers to mobility*, New Society Publishers.

Wuyts, Marc (1994), *Money and the agrarian question: the Mozambique experience*, in: Fitzgerald, E. V. K. e Vos, Rob (1994), *Financing economic development – a structural approach to monetary policy*, Institute of Social Studies, The Hague.

Wuyts, Marc (1978), *Camponeses e economia rural em Mocambique*, Universidade Eduardo Mondlane: Centro de Estudos Africanos.

Zacarias, Agostinho Marcelino (1991), *Repensando Estratégias sobre Moçambique e África Austral*, Maputo: CEEI - ISRI.

Documentos Oficiais

Decreto nº 44/2011

Decreto 31/2011

Decreto nº 11/2009 de 29 de Maio – Regulamento de Transportes em Automóveis.

Decreto nº 14/2008 de 25 de Junho – Regulamento de Pesos, Dimensões, Combinações e Disposição de Carga em Veículos Automóveis e Reboques.

Decreto nº 11/2005 – Regulamento da Lei dos Órgãos Locais do Estado.

Decreto n. 37: 272 (RTA) de 31 de Dezembro de 1948.

IBRD REPORT, Nº P-5775-MOZ 27 August, 1992.

Lei de Terra – Lei nº 57/2003 de 1 de Outubro – República de Moçambique, 2003.

Lei n.8/2003 de 19 de Maio, Boletim da República, I série, número 20.

Relatório do Encerramento do XXI Conselho Coordenador do Ministério das Obras Públicas e Habitação.

Relatório Nacional de Moçambique sobre o Desenvolvimento Social, Documento apresentado na Cimeira Mundial para o Desenvolvimento Social Copenhaga 1995.

Resolução nº 37/2009 de 30 de Junho – Estratégia para o Desenvolvimento Integrado do Sistema de Transportes.

Resolução 5/96

Revistas

Aeroporto (1995/96/97) - Revista da Empresa Nacional de Aeroportos de Moçambique, Maputo.

Border Post, Maputo

Emergency, 3º/1989 - National Executive Commission for the Emergency (CENE), Maputo, Mozambique.

Está na hora – Boletim Semestral/Nº 7/ Dezembro, 2001 – Mecanismo de Apoio à Sociedade Civil (MASC).

Stop – *Uma revista para uma condução segura* – Instituto Nacional dos Transportes Terrestres (INATTER).

Tempo, 444/1978 – Maputo, Moçambique; 02/03/1985.

VALOR (1996) - Políticas Económicas de Empresas - Rua José Estevão, nº 87, 1º, 1150 Lisboa.

Xitimela, Maputo.

Jornais

Canal de Moçambique (CanalMoz) – Maputo

Diário de Moçambique – Beira, Moçambique

Domingo – Maputo, Moçambique

MediaFax – Maputo, Moçambique.

Notícias – Maputo, Moçambique

O País – Maputo

Savana – Maputo

Entrevistas

- dr. Ali Atinane – Secretário Permanente do distrito na Administração do Distrito de Malema.
- dr. António Máquina – Secretário Permanente no Governo Provincial de Nampula.
- dr. João Jorge Matlombe – Vereador do pelouro de Transportes e Trânsito no Conselho Municipal da Cidade de Maputo.
- dr. Luís Pereira Mussa – Director do Departamento de Transporte Comunicação e Transito no Conselho Municipal da Cidade de Nampula (CMCN).
- dr. Nelson Massango – Chefe do Gabinete de Planificação e Estatística – Empresa Municipal de Transporte Publico de Maputo.
- dr. Pedro Augusto Inglês – Secretário Permanente no Ministério dos Transportes e Comunicações.
- dr. Pedro Baltazar Mururima – Director – Direcção Nacional dos Transportes e Logística no Ministério dos Transportes e Comunicações.
- dr. Zacarias Massuhute – Director Provincial Adjunto na Direcção Provincial do Plano e Finanças de Nampula.

- Eng. Aníbal Nuvunga – Chefe de Planificação e Projectos na Administração Nacional de Estradas-Sede.
- Eng. Miguel Ângelo Mangué – Gestor de Projectos na Administração Nacional de Estradas em Nampula.
- Eng. Palmiro Mavila – Delegado da Administração Nacional de Estradas em Nampula.
- Sr. Ahamada Alde – Operador Informal de Nampula.
- Sr. Andonage Bernardo – Operador formal de Nampula.
- Sr. Benjamim Belo – Operador Informal de Nampula.
- Sr. Elias Wetela Mufume – Operador Informal de Nampula.
- Sr. Ernesto Martinho Lai Chitsumba – Operador formal de Nampula.
- Sr. Feliciano Portela Fortuna– Deputado da Assembleia Provincial de Nampula.
- Sr. Fernando Materruca – Presidente do Conselho de Administração do Fundo dos Transportes e Comunicações.
- Sr. Humberto Xavier Estêvão – Operador formal de Nampula.
- Sr. Luís Alberto Cumaio – Operador formal de Nampula.
- Sr. Luís Vasconcelos – Presidente da Associação dos Transportadores da Província de Nampula.
- Sr. Momade Mamudo – Operador Informal de Nampula.
- Sr. Omar Caíque – Operador Informal de Nampula.
- Sr. Sebastião Joaquim Matavele – Operador formal de Nampula.
- Sr. Supete Momade – na Administração do Distrito de Angoche.
- Sr. Xavier Tepia – Responsável do Licenciamento na Direcção Provincial dos Transportes e Comunicações de Nampula.
- Sr. Victor Chico – Operador formal de Nampula.
- Sra. Choharia Ismael – Chefe do Departamento de Economia na Direcção Provincial dos Transportes e Comunicações de Nampula.
- Sra. Teresa Avelino – Deputada da Assembleia Provincial de Nampula.
- dr. Martinho Marcelino – Director da Empresa Municipal de Transporte Público de Nampula.

Endereços Electrónicos

www.dicio.com.br/residual/

<http://pt.wikipedia.org/wiki/>

<http://www.significados.com.br/etnocentrismo/>

<http://www.bancomoc.mz>

<http://www.cia.gov/cia/publications/factbook/>

<http://www.tvi24.iol.pt/>

<http://allafrica.com/stories/201007061194.htm/>

<http://web.worldbank.org/>

<http://www.mozclick.com/rm/noticias/anmviewer.asp?a=3750&=98>

<http://www.pap.org.mz/>

<http://www.ccpm.pt/ide.pdf>