

# Os caminhos para o novo sistema de transporte público na Província de Luanda - Angola

**Autores:** Énio Renato de Magalhães Costa<sup>1</sup>; Fátima Silva<sup>2</sup>; e Patrícia Pereira Veras<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Economista e Presidente do Conselho de Administração da Agência Nacional dos Transportes Terrestres - ANTT, Angola, Ministério dos Transportes de Angola, Rua da Rainha Ginga n.º 74, 1º andar, Bairro Coqueiros, Luanda, Angola – [enio.costa@antt.gov.ao](mailto:enio.costa@antt.gov.ao), cel. (+244) 924 524 744;

<sup>2</sup>. Arquiteta e urbanista e Diretora da PAIT Consultores, Rua Pereira Estefano, 114 · Conj. 208 CEP 04144-070, [fatima@paitconsultores.com](mailto:fatima@paitconsultores.com), tel. (+55) 11 4329-6521; e

<sup>3</sup>. Engenheira civil da PAIT Consultores, [patricia@paitconsultores.com](mailto:patricia@paitconsultores.com).

**SINOPSE:** O objetivo desta comunicação técnica é destacar as mudanças em curso no sistema de transporte público coletivo da Província de Luanda em Angola, seus impactos na mobilidade urbana e na qualidade de vida da população bem como os próximos passos e desafios para a qualificação das políticas públicas para o setor.

**PALAVRAS-CHAVE:** Angola, Mobilidade Urbana, Transporte Público.

## INTRODUÇÃO

O Governo de Angola, através do Ministério dos Transportes e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) está desenvolvendo, em conjunto com os governos provinciais e os municípios projetos de implantação e gestão dos novos sistemas de transporte público. Este trabalho traz uma breve apresentação do novo sistema de transporte público da Província de Luanda, seu planejamento com ênfase na melhoria das condições de mobilidade urbana na região, o processo de implantação, a evolução dos indicadores do sistema e os desafios para os próximos anos.

A Província de Luanda é a mais populosa do país, está localizada na região centro-norte e tem como capital o município de Luanda que também é a capital nacional. É composta por 09 municípios e possui uma população de 10.058.772 de habitantes, conforme projeção do Instituto Nacional de Estatística (INE) para o ano de 2022.

Tabela 1 – População dos Municípios Província de Luanda 2022

Município	População 2022
Luanda	2.720.455
Viana	1.969.317
Belas	1.374.790
Cacuaco	1.138.959
Cazenga	1.113.083
Kilamba Kiaxi	968.065
Talatona	645.377
Ícolo e Bengo	96.347
Quissama	32.380
<b>Total</b>	<b>10.058.772</b>

Fonte: Instituto Nacional de Estatísticas (INE)

A Província de Luanda possui características específicas quando comparada com as demais províncias de Angola, as quais interferem no planejamento e operação do transporte público coletivo. Cabe destacar:

- Concentração urbana e alta densidade populacional. Segundo o censo de 2014:

*“Em cada quilômetro quadrado de Angola, residem 20,7 pessoas. A província de Luanda apresenta a maior densidade populacional do país com 368 habitantes por quilômetro quadrado, cerca de 18 vezes superior à média do país. Seguem-se as províncias de Benguela e Huambo com uma média de 70 e 59 habitantes por quilômetro quadrado, respectivamente, cerca de 3 vezes superior à média do país.” (INE, 2014)*

- A província possui centralidades, mercados de compras e serviços distribuídos em várias regiões e municípios do seu território criando uma forte dinâmica de deslocamento entre os mesmos. Evitando a tendência de deslocamentos pendulares observadas nas demais regiões.
- A demanda não é concentrada apenas nos horários de pico e possui uma distribuição mais uniforme ao longo do dia, possibilitando um melhor aproveitamento da frota e do pessoal de operação.

O atual sistema de transporte público de Luanda está organizado em dois subsistemas oficiais, o transporte sobre pneus que atende a maior parte da população e abrange as linhas regulares de transporte público provinciais e interprovinciais. E o transporte sobre trilhos, os Caminhos de Ferro de Luanda.

## **HISTÓRICO DO TRANSPORTE PÚBLICO EM LUANDA**

O histórico do transporte público em Luanda não difere das demais atividades econômicas na região, e é caracterizado pela convivência dos prestadores de serviço formais e os informais, segundo Castro (2018):

*“As atividades e serviços informais em Luanda não apenas fazem parte da cultura socioeconômica, como são forças estruturantes da dinâmica social (Lopes, 2011); portanto, da produção do espaço urbano e regional da capital angolana, assim como de muitos países da África ao sul do Sahara.”*

Figura 1 – Transporte coletivo em 2018



Fonte: Jornal de Angola, 09/01/2018

O serviço formal de transporte coletivo era prestado com baixa qualidade e infraestrutura precária. Segundo João (2015):

*“De uma forma geral, falta de investimento adequado no sistema de transportes de Luanda, compromete a qualidade e a intermodalidade de todas as redes de transportes. Por exemplo, o transporte rodoviário (mais dinâmico e dominante) apresenta estradas em estado de degradação e isso compromete a segurança e mobilidade dos transportes. Os utentes perdem assim muito tempo no percurso devido ao congestionamento e ao período de espera entre autocarros.”*

A precariedade na oferta pública de serviços de transporte originou a criação de uma rede de transportes em táxis coletivos, táxis azul e branco, que até os dias atuais são responsáveis pelo transporte de um número significativo de passageiros.

Figura 2 – Táxis coletivos azul e branco



Fonte: Acervo PAIT Consultores

Além táxis azul e branco que são mais numerosas, outros prestadores informais do serviço de transportes também operam em Luanda, de acordo com as características físicas, demográficas e de infraestrutura de cada região, nesta categoria encontram-se os automóveis de passeio de pequeno porte e as motos com ou sem carrinha acoplada.

A falta de organização na prestação destes serviços geram grande impacto urbano, em especial no desempenho e segurança do sistema viário.

Figura 2 - Transportes informais em Luanda, 2019-2021



Fonte: Acervo PAIT Consultores

## **A IMPLANTAÇÃO DO NOVO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO**

Nesse cenário surge a necessidade de ações efetivas por parte do poder público, capazes de enfrentar os desafios trazidos pelas políticas públicas de mobilidade urbana, atuando de forma criativa em busca de soluções eficazes e viáveis.

Assim, o governo nacional de Angola, através do Ministério dos Transportes, trouxe para si a responsabilidade de organizar o transporte coletivo nas províncias e municípios, com a contratação de estudos técnicos para implantação dos novos sistemas de transportes e a capacitação dos governos locais e provinciais para futuramente assumir a gestão da mobilidade urbana.

Para viabilizar a implantação do novo sistema seria necessário ir além dos estudos técnicos, adotando medidas de gestão e um aporte financeiro por parte do governo nacional.

Desta forma o governo nacional adquiriu 1.500 autocarros para a melhoria do transporte urbano no país, dos quais 742 para garantir a implantação da nova rede de transporte coletivo na Província de Luanda que foram distribuídos para as empresas operadoras através de contrato público, além disso o Governo Nacional ainda financiou a instalação de equipamentos de bilhética<sup>1</sup> em toda a frota nova e pré-existente.

A partir da aquisição da frota iniciam-se os estudos técnicos para a implantação do novo sistema de transporte em 2019 através de um contrato do Governo Angolano com a empresa brasileira Adone Project Management e execução técnica e operacional da consultora, também brasileira, PAIT Consultores.

A primeira etapa foi de planejamento do novo sistema que compreendeu atividades de campo com o objetivo de levantar a situação existente no transporte coletivo da província, assim foram realizadas as seguintes atividades:

- Mapeamento georreferenciado das carreiras de transporte coletivo urbano;
- Mapeamento e qualificação do sistema viário;
- Pesquisa embarque e desembarque nos autocarros e nos táxis azul e branco;
- Pesquisa de frequência e ocupação visual (autocarro, táxis azul e branco, táxi, moto-táxi, kupapata, carrinha e outros);
- Pesquisa de origem-destino nos meios de transportes coletivos, paragens e terminais informais.

O conjunto de informações foram tabulados e processados através de planilhas eletrônicas, software de geoprocessamento ArcGis e de modelagem e carregamento de demanda Transcad. Os mapas a seguir representam os resultados obtidos das pesquisas que permitiram quantificar os deslocamentos na província e estabelecer as linhas de desejo da população.

---

<sup>1</sup> Bilhética é o nome que se dá à bilhetagem em Angola e em outros países lusófonos.



Figura 3 - Geração de Viagens por Período e por Dia

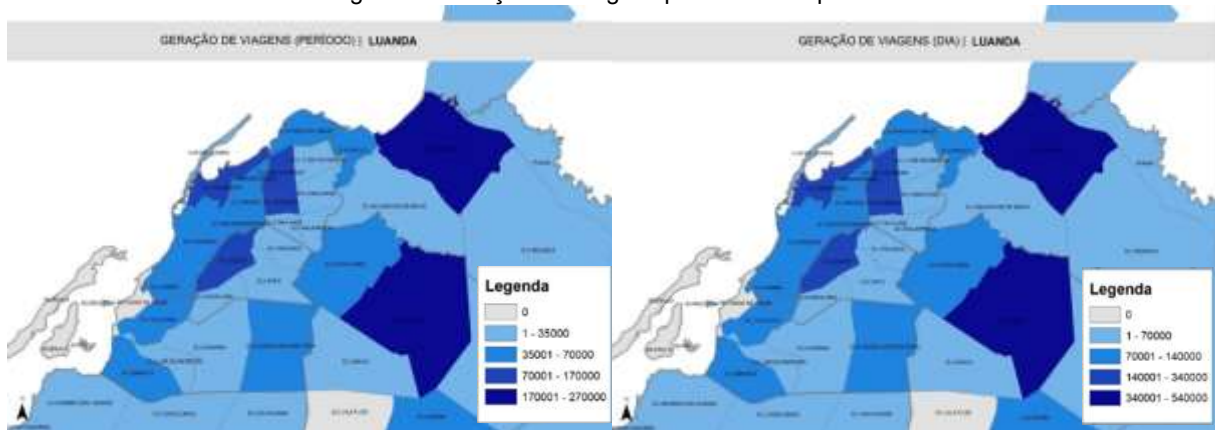


Figura 4 - Atração de Viagens por Período e por Dia

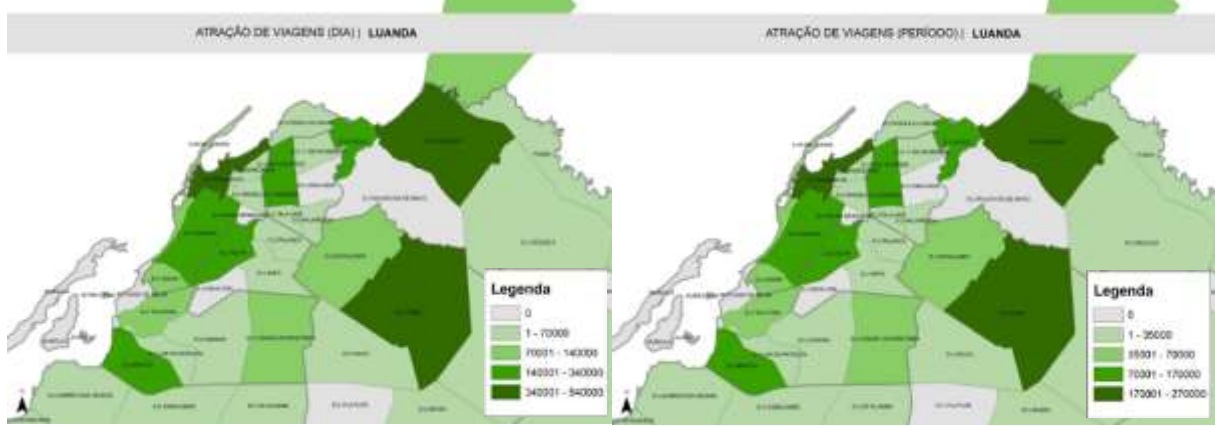
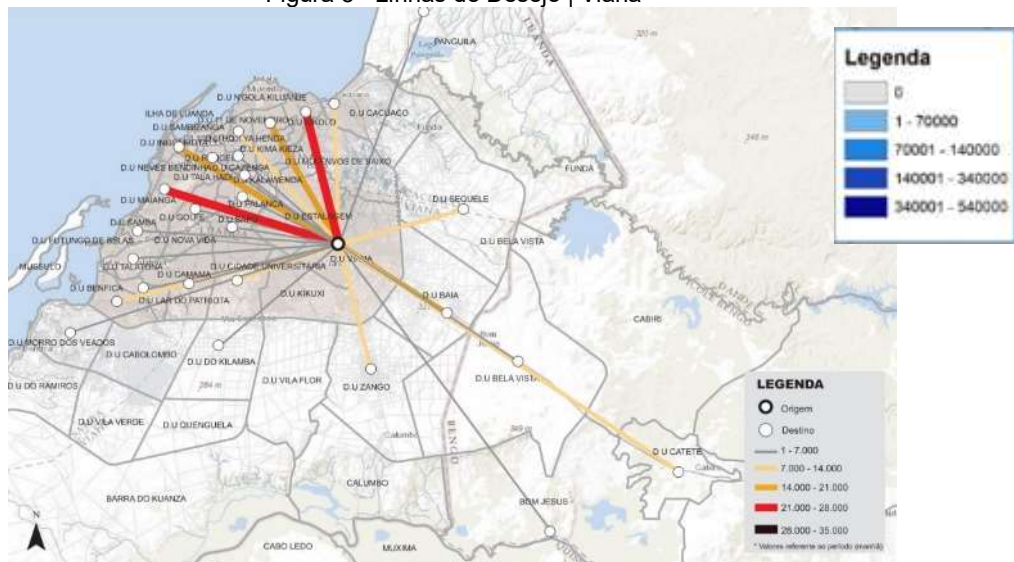


Figura 5 - Linhas de Desejo | Viana





Outra ação importante e fundamental para garantir a qualidade dos serviços, o funcionamento pleno da rede, a modicidade tarifária e o acesso da população de baixa renda ao sistema foi o aporte financeiro, com um subsídio público da ordem de 50% da tarifa por parte do Governo Nacional.

A figura a seguir mostra um dos pontos de paragem mais movimentado da província antes e depois da implantação do novo sistema, com a organização das filas para embarque, maior oferta de viagens e veículos de maior porte para atender a grande demanda do local.

Figura 7 - Transporte coletivo - Largo das Escolas em 2019 e 2021



Fonte: Acervo PAIT Consultores

As tabelas a seguir representam os dados operacionais obtidos pelo sistema de controle operacional e de sistema bilhética no início da implantação do sistema (março/2021) e no mês de setembro do mesmo ano, demonstrando a evolução favorável dos dados operacionais em curto espaço de tempo e a necessidade de otimização na utilização da frota disponível para operação.

Tabela 3 - Sistema de transporte público coletivo de Luanda, março de 2021

Operadora	Carreiras	Frota Média	Março/21			
			Viagens	Km Realizada	Passageiros	Arrecadação
Angoaustral	3	30	911	25.686,80	143.266	7.163.050,00
Ango-Real						
Camcon						
Cidrália						
Impala						
Macon						
Rosalina						
Strang						
TCUL Cazenga	6	26	2.844	110.174,19	569.846	28.491.950,00
TCUL Viana	11	50	6.933	297.868,06	1.445.513	72.275.650,00
<b>Total</b>	<b>20</b>	<b>106</b>	<b>10.688</b>	<b>433.729,05</b>	<b>2.158.625</b>	<b>107.930.650,00</b>

Tabela 4 - Sistema de transporte público coletivo de Luanda, setembro de 2021

Setembro/2021							
Operadora	Carreiras	Frota Média	Viagens	Km Realizada	Passageiros	Arrecadação	IPK*
Angoaustral	8	47	7.695,5	270.558,74	1.596.036	79.796.500	5,9
Ango-Real	6	43	4.775,0	410.349,50	1.654.889	82.727.750	4,0
Camcon	4	11	1.236,5	85.608,82	241.691	12.078.150	2,8
Cidrália	3	11	1.959,0	97.265,07	329.407	16.469.750	3,4
Impala	1	14	1.918,5	140.400,34	368.720	36.859.100	2,6
Macon	6	52	7.256,0	239.771,61	1.295.804	64.788.300	5,4
Rosalina	5	19	1.815,5	89.175,44	450.557	22.523.300	5,1
Strang	2	9	1.020,5	90.628,02	82.312	19.711.800	0,9
TCUL Cazenga	8	30	4.615,0	243.255,71	1.337.107	66.845.650	5,5
TCUL Viana	17	92	16.584,0	785.756,46	4.588.100	229.361.050	5,8
<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>328</b>	<b>48.875,5</b>	<b>2.452.769,71</b>	<b>11.944.623</b>	<b>631.161.350,00</b>	<b>4,9</b>

Os dados da tabela a seguir demonstram um dos desafios para a operação do sistema de transporte coletivo, que é a manutenção e conservação da frota, possibilitando um melhor aproveitamento da frota operacional e redução dos custos fixos e variáveis.

Tabela 5 - Percentual de utilização da frota na operação

Frota com Bilhética Instalada	Frota Média Operacional	% de uso da frota
581	321	55,2%

Atualmente o sistema opera com nove empresas, 73 linhas e transporta cerca de 15 milhões de passageiros por mês. Os mapas a seguir representam a evolução da rede desde a implantação até a atualidade e a projeção da futura rede para o ano de 2024.

Figura 8 - Rede 2019 (Menos de 40 Autocarros) e Rede Final 2021 (aproximadamente 320 Autocarros)





Figura 9 – Rede atual (aproximadamente 400 Autocarros) e Rede Futura (aproximadamente 1.000 Autocarros)



## CONCLUSÃO

O novo sistema de transportes de Luanda foi um marco histórico na mobilidade da província, possibilitando melhora significativa na qualidade dos deslocamentos da população com maior conforto e segurança para os utentes.

Atualmente pode-se afirmar que o novo sistema, apesar de recente encontra-se consolidado e já traz novas perspectivas para o avanço da mobilidade urbana, em especial com a ampliação da rede atual e a implantação de sistemas de média capacidade sobre pneus.

Um grande desafio é caminhar rumo a intermodalidade com a qualificação do transporte ferroviário de passageiros e sua integração física e tarifária com o transporte coletivo por autocarros.

A realidade atual também impõe a construção de um modelo de operação para o transporte hoje considerado como informal, de forma a ordenar o sistema viário, os pontos de paragem, as condições de segurança dos veículos, a integração com o sistema regular, a garantia dos benefícios tarifários para os utentes e a modicidade tarifária.

Além dos citados acima outros passos e desafios deverão ser enfrentados com vistas a melhoria e consolidação do sistema de transporte público em Luanda.

Na infraestrutura, com a implantação de corredores exclusivos e/ou faixas exclusivas de autocarros.

Na gestão, onde o Poder Público deve aprimorar sua estrutura em todos os níveis, municipal, provincial e federal para planejar e controlar efetivamente a operação dos serviços.

No controle social, com a criação de canais de participação e controle, garantindo a transparência das informações operacionais e financeiras.

Na comunicação com o usuário, disponibilizando informações online para o usuário planejar sua viagem.

A integração modal com a bicicleta, com a implantação de uma rede cicloviária e sua integração nos pontos de paragem e terminais do transporte público.

Na operação dos serviços, com a criação de um programa permanente de manutenção e conservação da frota e capacitação do pessoal das operadoras.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASPERBRAS e PAIT Consultores. **Estudos de Transporte Público Rodoviário realizados na Província de Luanda**. Ministério dos Transportes de Angola, 2019. 200 p.

CALEY, Cornélio. **Empresas de transporte praticam preços especulativos há dois anos**. Jornal de Angola. Luanda, Angola. 09 jan. 2018. Disponível em: <https://www.jornaldeangola.ao/ao/noticias/detalhes.php?id=396547>.

CASTRO, José Caléia et al. **Os candongueiros e a “desordem” urbana de Luanda: uma análise sobre a representação social dos transportes informais**: uma análise sobre a representação social dos transportes informais. São José dos Campos, SP: Revista Brasileira de Gestão Urbana, 2018. 15 p. Disponível em: <https://www.scielo.br>.

JOÃO, Fiston António. **Acessibilidade e Mobilidade na Cidade de Luanda em situação de escassez de informação**: Pistas para intervenções. Lisboa: Técnico Lisboa, 2015. 110 p. Disponível em <https://scholar.tecnico.ulisboa.pt>.