

## **Artigo 1: Causa dos constrangimentos que afectam o transporte público colectivo: uma contribuição para as políticas públicas do sector dos transportes em Angola”**

Milton Manuel Neto, UNILUANDA

[miltoneto2023@gmail.com](mailto:miltoneto2023@gmail.com)

António Pissilica Sadrinho dos Santos, UNILUANDA

Juliana Lando Canga, UNILUANDA

[jlcanga06@gmail.com](mailto:jlcanga06@gmail.com)

### **Resumo**

Este artigo analisa a causa dos constrangimentos que afectam o transporte público colectivo regular de passageiros na mobilidade urbana e suburbana na cidade de Luanda, como uma forma de contribuir para as políticas públicas no sector dos transportes. Tendo em conta que o tráfego urbano constitui um dos pilares fundamentais para o desenvolvimento de uma determinada sociedade, se observa nas paragens de transportes rodoviários colectivos públicos em Luanda, uma presença descomedida de passageiros que procuram deslocar-se para vários pontos da cidade, e que, permanecem por muitas horas debaixo do sol e em pé, em filas, muitas vezes desorganizadas, que tendem a criar algum tumulto tão logo os autocarros cheguem. Aplicado uma metodologia qualitativa com abordagem de estudo de caso, socorreu-se da descrição e análise de dados que demonstraram que as situações mencionadas são evidências da presença de constrangimentos no transporte público colectivo regular de passageiros na mobilidade urbana e suburbana na cidade de Luanda, com efeitos na qualidade de vida dos cidadãos. Deste modo, concluiu-se que as políticas públicas do sector dos transportes, no âmbito de transporte público colectivo ainda não atendem as demandas da sociedade no meio urbano e periférico tomando como referência, o desvio do Zango e o Benfica. A causa fundamental identificada é o pouco investimento no Orçamento Geral do Estado para a melhoria do sistema de transportes. Como contribuição, espera-se que este artigo seja um acenar de ideias para os órgãos de direito serem desafiados a reverem as políticas públicas no sector dos transportes que garantam os direitos sociais dos cidadãos no que a mobilidade e acessibilidade dignas aos transportes públicos colectivos diz respeito, favorecendo à todos os utentes que carecem deste bem público, começando por aumentar os investimentos no Orçamento Geral do Estado o que em consequência

permite oferecer maior números de transportes, garantir a sua manutenção, aumentar a frequência e instalar abrigos com sombra nos pontos onde se encontram as paragens.

**Palavras Chaves:** Transporte Público; Mobilidade Urbana; Políticas Públicas; Luanda; Angola.

## Introdução

A mobilidade é um direito de todo o ser humano. Outrossim, é um imperativo em todas as sociedades. Todavia, em Angola, com destaque para a província de Luanda, à cada momento se percebem os constrangimentos na mobilidade urbana e periférica, com destaque para os transportes públicos colectivos. Estes problemas têm incentivado o estudo e o desenvolvimento de estratégias inovadoras capazes de ultrapassarem as barreiras apresentadas em função das actuais políticas de gestão do território e dos transportes. As estratégias adoptadas para contornar os problemas de sobrelotação de passageiros nos transportes públicos como se observa nas paragens de Luanda requerem a identificação e avaliação das causas e consequentemente dos constrangimentos e das possíveis soluções.

Nesta ordem de ideias, importa também ter em consideração a apreciação dos usuários sobre o sistema de transportes no qual estão inseridos envolvendo uma multiplicidade de aspectos e vertentes que uns mais do que outros caracterizam a realidade sectorial ligada às deslocações na dupla vertente das acessibilidades as infra-estruturas e da mobilidade os meios e a forma em que circulam ou se fazem deslocar. A mobilidade e a acessibilidade continuam a ser um requisito essencial para a melhoria da qualidade de vida. Com o crescimento e o desenvolvimento económico as necessidades de mobilidade têm crescido incessantemente. Mas, na actualidade, a estas questões tem vindo a ser aplicado o conceito genérico de mobilidade sustentável (ONU, 2015) que cada vez mais se encontra presente nas estratégias e políticas dos Governos de quase todos os países para o sector dos transportes.

Acima de tudo é imperioso consciencializar a sociedade civil para uma nova cultura de mobilidade e de transporte. Este desafio pressupõe uma profunda alteração de hábitos e da actitude comportamental dos cidadãos perante esta matéria. No entanto, essa nova actitude só poderá ser adquirida e confirmada se forem implementadas por antecipação as políticas públicas adequadas que comecem na génese dos problemas existentes:

vias congestionadas, estradas em mau estado de conservação, déficit de oferta de transporte público, sistema tarifário e/ou socialmente penalizantes, ineficiência económica dos operadores da rede pública de transporte (comportando para o Estado encargos suplementares na factura das indemnizações compensatórias), e falta de informação ao público adequada sobre o sistema de transportes públicos.

Na actualidade, a informação ao público é entendida como uma extensão dos próprios serviços de transporte prestados pelos operadores dos vários modos de transporte que pontuam todas as cidades do mundo e está intimamente associada à operação comercial e aos padrões de qualidade do transporte colectivo de passageiros. É o próprio cidadão, hoje em dia, que exige ser informado. Este, é um direito que lhe assiste; mas a informação tem que ser direccionada para objectivos muito concretos, onde sobressai, no caso do sistema de transporte por exemplo, a identificação das linhas, os horários, os operadores, as frequências, o tempo de trajecto entre as paragens de origem para o destino, os terminais multimodais e os interfaces (intermodal), as ligações e as complementaridades entre operadores e serviços e tarifário.

No entanto, quer sejam as pesquisas, as vivências, os inquéritos e as contagens realizadas na cidade de Luanda, relativamente a sobrelotação de passageiros nos autocarros públicos e nas paragens, assumem em conjunto grande importância no processo de planeamento dos transportes ao fornecerem dados essenciais para a elaboração de propostas que visam caracterizar e melhorar a mobilidade urbana. Diante do exposto, se apresentou como questão científica, ou pergunta de partida, a seguinte: *quais são os factores que incidem na sobrelotação dos autocarros públicos nas paragens sentido desvio do Zango para Benfica, na província de Luanda?* Para responder a pergunta assumiu-se a pesquisa qualitativa como metodologia numa abordagem de estudo de caso.

## **Divisão Político-administrativa e principais infraestruturas de acessibilidade e mobilidade de Luanda**

Até julho de 2011, a província de Luanda era constituída por nove municípios, nomeadamente, Ingombota, Maianga, Samba, Cazenga, Kilamba Kiaxi, Cacucaco, Sambizanga, Rangel e Viana. Com a reforma administrativa de 2011, de acordo a Lei n.º 29/11, de 1 de setembro, a província de Luanda passou a integrar apenas sete municípios, nomeadamente: Luanda, Viana, Cazenga, Belas, Cacucaco, Icolo e Bengo e Quiçama.

Segundo a hierarquia administrativa de Luanda, os municípios são subdivididos em 32 comunas. Constatam ainda, dentro da província, 588 localidades das quais apenas 292 são localidades urbanas (INE, 2016)).

Em 2016 foi feita uma nova reforma administrativa, sendo que, de acordo a Lei n.º 18/16, de 17 de outubro, Luanda apresenta mais dois municípios e o dobro de comunas. Entre os novos municípios contam-se os municípios de Talatona e KilambaKiaxi. Relativamente às subdivisões municipais, estas foram subdivididas em distritos urbanos e comunas. Actualmente, é composta por 9 municípios e possui uma população de 10.058.772 de habitantes, oriundos de todas as províncias de Angola e outras nacionalidades, conforme projecção do Instituto Nacional de Estatística (INE) para o ano de 2022, tornando assim a capital angolana uma placa giratória.

Refira-se ainda que, grande parte da cidade de Luanda é constituída por zonas de cariz predominantemente residencial não consolidadas, formadas essencialmente por habitações térreas e, portanto, sem traço urbano definido e sem infraestruturas básicas, como é o caso de quase todas as localidades a volta das paragens no sentido Desvio do Zango – Benfica. Como consta no Plano Estratégico Nacional de Acessibilidade, Mobilidade e Transportes de 2028 – 2027 (p. 33).

As paragens, sentido desvio do Zango-Benfica, estão localizadas na Via Expressa Fidel Castro, também conhecida como via expressa, Cabolombo – Viana-Cacuaco em Luanda. Estão limitadas geograficamente a Norte pelo município de Belas, a Sul pelo município do Talatona, a Este pelo município de Viana e a Oeste pelo Oceano Atlântico.

A Via Expressa foi construída para desafogar o trânsito da cidade de Luanda, bem como facilitar a conexão com o porto de Luanda. A via é composta por duas pistas e seis importantes trechos de ligação, principalmente com a rodovia EN-100 e a rodovia EN-230. Seus pontos extremos são a cidade de Cacuaco, ao norte, e as cidades de Talatona e Belas, sendo que no caso das duas últimas a via é utilizada para definir o limite das municipalidades. Se considerada uma extensão da EN-100, a via expressa pode ser entendida como um anel viário que cerca o núcleo mais rico e adensamento povoado da Região Metropolitana de Luanda. Homenageia o Presidente cubano Fidel Castro, liderança estrangeira importante no processo de descolonização de Angola, bem como no estabelecimento do próprio Estado angolano no pós-independência.

No dia 5 de Dezembro de 2016, no âmbito das homenagens ao Comandante em Chefe da Revolução Cubana, a Via Expressa Cabolombo -Viana-Cacuaco passou a denominar-se “Via Expressa Comandante Fidel de Castro Ruz”.

Entretanto salienta-se que, a paragem do desvio do Zango, na Via Expressa é zona de confluência de muita gente. É a partir daí que se pode pegar o táxi para o distrito urbano de Benfica e Zango. Muita gente circula pela Via Expressa e embarca ou desembarca no desvio do Zango, onde também a travessia de peões é solicitada quase a cada minuto. Como consequência, nas horas de ponta, o trânsito automóvel fica apertado naquela zona. O local tem sido palco de acidentes, devido à movimentação de pessoas motivada pelo pequeno mercado que surgiu na zona e que divide os dois sentidos da estrada. Por tudo isso, o estado tem estudado a possibilidade de instalar uma passagem aérea de peões, para melhorar a circulação e segurança dos transeuntes e evitar a perda de vidas.

## **Transportes Públicos em Luanda: Breve Caracterização Histórica**

Em Angola, a historiografia das empresas prestadoras de Serviços de Transportes Públicos, teve início no período colonial, cuja instalação situava-se no Bungo, junto aos Caminhos de Ferro de Luanda, e outros escritórios na Mutamba, junto à Câmara Municipal de Luanda.

Segundo Katumbi (2020, p. 40) as mobilidades urbanas até aos anos 80 do século XX passaram a ser realizadas em espécie de monopólio por uma empresa estatal, nomeadamente a ETP (Empresa de Transportes Público), fundada a 1 de Janeiro 1978, no âmbito da criação das Unidades Económicas Estatais e extinta em 1989, no quadro do Programa de Saneamento Financeiro.

Posteriormente a ETP, foi convertida noutras designações variando de província, em província; em Luanda, por exemplo, passou a chamar-se TCUL (Transporte Colectivo Urbano de Luanda), já com competências jurídico-administrativas diferenciadas dos períodos anteriores, cuja função era efectivamente a satisfação da mobilidade das pessoas dentro dos marcos socioeconómicos da época.

O surgimento dos Transportes Público Colectivo de Passageiros em Luanda foi um marco no processo da mobilidade rodoviária, assim como Lopes (2010, p. 375), faz referência:

No caso de Luanda os momentos mais significativos deste tão complexo processo podem ser fixados de forma sintética. Até ao final da década de 70, a empresa pública de transportes urbanos de Luanda (TCUL – Transportes Colectivos Urbanos de Luanda) assegurou, em regime de monopólio, a satisfação da necessidade de transporte da população da capital angolana.

Lopes acrescenta que, os machimbombos (autocarros) circulavam por percursos

predefinidos, orientados para a satisfação das necessidades de deslocação que resultam da realidade populacional e socioeconómica dos anos terminais do período colonial. Insuficiências financeiras, técnicas e de gestão na TCUL, associadas à transformação das necessidades de deslocação da população, acabariam por conduzir ao declínio do transporte de passageiros tradicional. Após este declínio surgiram, no final da década de 80, as viaturas ligeiras particulares e, posteriormente, as carrinhas de caixa aberta e os veículos ligeiros de passageiros (monovolumes). Actividade do vulgo “candongueiro”, que ofereciam serviços de transportes mais adequados às necessidades da população, generalizou-se rapidamente.

Mas, é no final dessa década, que os *hiaces* tornaram-se um elemento onnipresente na paisagem automóvel luandense e em 1990 surgiu a associação de Taxistas de Luanda, instituição que representa os interesses dos proprietários dos transportes semioficiais, assistindo-se ao aparecimento de empresas privadas de autocarros (LOPES, 2010).

Nesta ordem de ideias, passamos a demonstrar no quadro - 1 numa ordem sequencial, alguns marcos do surgimento dos transportes em Angola e na capital Luanda.

**Quadro1:** Marcos Históricos do Surgimento dos Transportes

Históricos do Surgimento dos Transportes	
1960 a 1970	Período da expansão dos transportes públicos
1975	Independência de Angola
1978	Surgimento da ETP, primeira empresa de transporte público em Angola
1980	Surgimento dos Taxistas, vulgo “Candongueiros”
1988	Surgimento da TCUL - Transporte Colectivo Urbano de Luanda
1990	Surgimento da associação de taxistas de Luanda
1990	Surgimento da rede de autocarros urbanos de empresas privadas
1998	Surgimento dos moto-taxistas, Amotrang – Huambo
2003	Aprovação da lei de bases dos transportes terrestres em Angola
2012	Surgimento do Instituto Superior de Gestão, Logística e Transportes em Luanda (ISGEST), hoje IPGEST da Universidade de Luanda

**Fonte:** adaptado de Katumbi e Lopes (2020, p. 40); Lopes (2010, p.375)

Refira-se ainda, que até os dias de hoje o sistema de transporte público em Luanda apresenta grandes debilidades resultantes da deficiente infra-estrutura de apoio, com isso, tem causado grandes constrangimentos aos passageiros.



Segundo o Decreto Presidencial nº 154/10, de 26 de Julho, na sua alínea a) define transporte público ou por conta de outrem, qualquer transporte por estrada, realizado por empresas habilitadas a exercer a actividade transportadora, com fins lucrativos.

Realça-se que, a mobilidade urbana não se limita apenas nas constantes deslocações das pessoas e/ou dos bens e serviços de uma localidade para outra.

Mas também, está intrinsecamente ligada a qualidade do sistema de transportes que possibilitam os indivíduos de um determinado espaço ou território satisfazer as suas necessidades de locomoção e realizar trocas economicamente úteis.

Assim em março de 2021, o Governo angolano, através do Ministério dos Transportes, elencou com a contratação de estudos técnicos a implementação de novos sistemas de transportes e capacitação dos governos locais e provinciais no intuito de adoptar medidas para a melhoria da mobilidade no país. Para a viabilização do novo sistema de transporte foi necessário ir além de estudos técnicos, adoptando medidas de gestão, definição de linhas e carreiras regulares e um aporte financeiro por parte do governo. (ÉNIO e OUTROS, p. 10-11, 2021). A seguir se apresenta a classificação de carreiras ou linhas regulares.

Urbanas: as que efectuem dentro dos limites de um centro urbano ou de uma área de transportes urbanos; Interurbanas: as que se realizam entre diferentes centros urbanos ou áreas de transportes urbanos; Intermunicipais: as que se realizam entre municípios de uma dada província e não podem ser classificados como urbanas ou interurbanas; Interprovinciais: as que se efectuem entre municípios de diferentes províncias e não podem ser classificados como urbanas ou interurbanas; Locais: as que se efectuem exclusivamente no interior de um município e não podem ser classificadas como urbanas; Complementares: as que se realizam acidentalmente para suprir a insuficiência ou a falta de carreiras regulares e se destinam a satisfazer necessidade momentâneas e anormais da procura.

Estima-se que, em Luanda mais de 5 milhões de habitantes são usuários de transporte público mas, ainda assim quanto maior for o número de usuários dos transportes públicos, também deve ser maior a disponibilidade dos meios de modos a garantir uma mobilidade mais eficiente, limpa, segura e que satisfaça a todos os passageiros.

Nos termos do DP nº. 355/19, de 9 de Dezembro, no seu artigo nº. 57, no número 1, conjugado com o artigo nº. 45º, nos números 1 e 7, atribuem à categoria de passageiro as pessoas que adquirem o título de viagem ou bilhete de passagem. É o título de viagem que confere ao passageiro o direito à um lugar sentado no veículo para a sua deslocação,

salvo em carreiras urbanas ou outras de curta distância em que tenha sido autorizada a utilização de veículos cujas características e lotação incluem o transporte de pessoas em pé. Em carreiras urbanas, o número de passageiros a transportar em pé e sentado deve observar a capacidade do veículo para o efeito, para melhor segurança dos utentes. Deve-se compreender deste modo, que o passageiro é uma pessoa dotada de direitos e deveres que devem ser levados em conta para o melhor funcionamento dos serviços de transporte público.

O DP nº. 355/19, de 9 de Dezembro, nos seus artigos 45º à 59º estabelece as regras e procedimentos dos usuários dos transportes rodoviários de passageiros. Mas, far-se-á menção apenas alguns Direitos e Deveres que se entendem serem necessários para esta comunicação. Dos direitos, o bilhete confere ao passageiro o direito a um lugar sentado no veículo que efectuar a viagem. O direito de viajar de forma segura e confortável, fazer-se acompanhar de bagagens e volumes portáteis. Devem estar cativos lugares para passageiros portadores de deficiência, o número de passageiros a transportar de pé e sentados deve observar a capacidade do veículo para o efeito.

Tomando como referência para comparação, no Brasil, segundo o Conselho Federal de Serviço Social (CFESS, 2009, p. 12), os Assistentes Sociais atuam nas manifestações mais contundentes da *questão social*, tal como se expressa na vida dos indivíduos sociais de distintos segmentos das classes subalternas em suas relações com o bloco do poder e nas iniciativas coletivas pela conquista, efetivação e ampliação dos direitos de cidadania nas correspondentes políticas públicas.

Concorda - se plenamente com CFESS, uma vez que se verifica por parte das operadoras uma preocupação desenfreada apenas pela busca do lucro sem ao menos ter em conta o mínimo para que os passageiros viagem em segurança e conforto, infelizmente é uma actitude própria das sociedades de modelo capitalista, que mais se preocupa com lucro do que com as condições humanas.

É necessário que os Assistentes Sociais na sua luta pela promoção dos direitos humanos e valorização da dignidade da pessoa, trabalhe de forma multidisciplinar em modelos de intervenção que visam a melhoria dessa situação. Quanto aos deveres menciona-se os seguintes: é proibido ao passageiro abrir ou manter abertas as janelas quando haja oposição de outros passageiros, que sejam por este facto incomodado; ocupar injustificadamente mais espaços do que o que lhe corresponde; debruçar-se fora dos veículos durante a marcha; subir ou descer dos veículos, quando estes estejam em



andamento; causar demoras injustificadas; sujar ou danificar injustificadamente qualquer parte do veículo.

Os passageiros têm deveres e isso indica que, se por um lado as empresas de transportes e sobre tudo as que operam na rede urbana, devem proporcionar os meios adequados para que os passageiros desfrutem de uma viagem tranquila e segura promovendo os seus direitos, por outro, os usuários destes meios, tem o dever de cooperar com as entidades prestadoras desses serviços no sentido de não danificar os veículos disponibilizados para o efeito, para que a mobilidade seja significativa, assim sendo, as empresas de transportes públicos devem criar mecanismos para que os passageiros possam usufruir dos seus direitos e cumprir com os seus deveres provocando uma cooperação mais eficiente e eficaz entre ambos. Para Vasconcelos (2005), aponta que:

A mobilidade urbana é entendida como um atributo das cidades correspondente a facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano, envolvendo a eficiência, qualidade e acessibilidade dos serviços de transporte.

Nesta ordem de ideias, podemos afirmar que as mobilidades urbanas e periféricas estão atreladas a (re) organização do espaço territorial e não somente aos meios de transportes. Ou seja, por mais que tenhamos condições de locomover-se de um espaço para o outro, não o faremos com uma certa qualidade se o território não apresentar infraestruturas adequadas para esta finalidade. Em Luanda, o acesso à cidade ocorre de modo diferenciado entre classes e segmentos da população e gera a produção de duas cidades: a formal urbanizada e a informal e não urbanizada.

A cidade formal está legalizada conforme a planificação da cidade, com possibilidade de acesso a infraestrutura e equipamentos públicos e com pessoas com maior renda. A cidade informal é precária, com ausência de infraestrutura e serviços, sendo habitada por uma população de baixa renda. A relação entre essas duas cidades no interior de uma mesma cidade é de dependência estrutural, porém, nem sempre é percebida, pelo facto da linha que as divide não ser destacável, vivendo por vezes interligadas por alguns espaços, que acabam sendo comuns entre os seus habitantes. É um contexto diferente ao que defende Kauchakje e Scheffer (2017, p. 62), quando afirma que, pelo contrário, as diferenças de configuração urbana podem gerar uma ideia de ausência de interações recíprocas entre elas ou de que a única interação consista em uma relação conflitante de convivência entre as partes.

Por outro lado, Maricato (2001) citado por Kauchakje e Scheffer (2017, p. 64), afirma que:

A cidade informal enquadra-se no conceito de urbanismo de risco, um fenómeno que expressa a relação entre expansão urbana ilegal e exclusão social. Ocorre uma concentração espacial das pessoas mais vulneráveis, privando-as do acesso a recursos no entorno urbano. Esse fenómeno abrange todo o conjunto de formas consideradas assentamentos ilegais.

Em Angola a consequência das cidades informais tem aumentado a segregação socioespacial no meio urbano. Está última afirmação, impõe uma profunda reflexão sobre a realidade angolana, uma vez que se constata que existem localidades que se apresentam dotadas de ampla infraestrutura e melhor qualidade de vida, criando um contraste entre áreas ou bairros periféricos muito carentes e privadas de uma rede de transporte público, que atenda às necessidades de locomoção em condições condignas isenta de sobrelotação, para *A sobrelotação, traduz-se numa violação aos direitos humanos, já que pode chegar a constituir-se numa forma de trato cruel, desumano e degradante, vulnera o direito à integridade pessoal e outros direitos humanos reconhecidos internacionalmente* (Ferreira, 2019, p. 10).

As violações dos direitos humanos, de exclusão e segregação urbana tem gerado situações de vulnerabilidade e risco nessas localidades. É o caso dos bairros periféricos Cazeta, Walele, Santa Paciência e Muxima Moxi, pertencentes ao Distrito Urbano do Zango. E os bairros Salinas, Chinguar, Mundial e Sossego, pertencentes ao Distrito Urbano do Benfica. Nos mesmos, quase não existem equipamentos sociais que possibilitam as movimentações adequadas das pessoas e bens, a começar pela inexistência de estradas secundárias, terciárias e ausência de paragens e transportes públicos nas proximidades das residências da população destas localidades, o que, tem levado os moradores destas zonas a percorrem grandes distâncias muitas vezes a pé, para a satisfação de várias necessidades e com a finalidade de exercerem os demais direitos que estão atrelados as movimentações úteis no mosaico Luandense.

Nesta perspectiva as políticas públicas de transportes desempenham um papel preponderante para qualquer cidade, estado ou país e ajudam a melhorar a qualidade de vida de comunidades inteiras. Na perspectiva de Buza (2020, p.4), políticas públicas é: *O conjunto de programas, acções e decisões que são tomadas pelo Estado ou pelo Governo, envolvendo directa ou indirectamente entre entes públicos ou privados, com o objectivo de satisfazer um direito de cidadania*. Na mesma linha de raciocínio, Kauchakje (2012, p. 25), afirma que, *políticas públicas, são instrumentos de acção do governo a serem desenvolvidas em programas, projectos e serviços nas áreas social, económica,*

*tecnológica, ambiental, entre outras de interesse social ou público, ou seja, qualificados pela supremacia do interesse público sobre o particular.*

Percebe-se nas abordagens apresentadas que, é responsabilidade do estado através do governo garantir os direitos fundamentais dos indivíduos. O Estado deve criar condições necessárias para a manutenção da sociedade. É a partir desses marcos, que o estado traça as políticas e implementa projectos e acções voltados para sectores específicos da sociedade.

No caso concreto de Angola, na Constituição da República no seu artigo 21º alíneas b) e c) assevera que constituem tarefas fundamentais do Estado as seguintes: assegurar os direitos, liberdades e garantias fundamentais; criar progressivamente as condições necessárias para tornar efectivos os direitos económicos, sociais e culturais dos cidadãos. Daí que, para a redução do impacto na qualidade de vida destes, e constrangimentos na deslocação de pessoas e bens, o Estado gizou políticas que visam a melhoria da mobilidade rodoviária em Angola, sendo as mesmas plasmadas nas distintas normas actualmente em vigor, a saber:

- ⇒ Decreto Presidencial n.º 128/10, de 6 de Julho (DR I Serie n.º 125), com alterações introduzidas pelo Decreto Presidencial n.º 152/10, de 21 de Julho (DR I Serie n.º 136) aprova o regulamento de transportes rodoviários ocasionais de passageiros, em veículos pesados e ligeiros;
- ⇒ Decreto Presidencial n.º 152/10, de 21 de Julho (DR I Serie n.º 136) aprova as bases gerais das concessões dos transportes públicos rodoviários urbanos regulares de passageiros;
- ⇒ Decreto Presidencial n.º 154/10, de 21 de Julho (DR I Serie n.º 136), com alterações introduzidas pelo Decreto Presidencial n.º 240/14 de 5 de Setembro (DR I Serie n.º 165) aprova o regulamento dos transportes públicos rodoviários regulares de passageiros;
- ⇒ Decreto executivo nº 402/14 de 22 de Dezembro, aprova as regras e procedimentos para a formação da tarifa dos transportes de aluguer colectivo de passageiros por percurso.

Nesses termos a acessibilidade nos transportes Nos termos da lei n.º 125 – de 27 de Julho de 2016 “Da Acessibilidade” no seu artigo 5º alínea a) conceitua Acessibilidade, como sendo a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, espaços, mobiliários, equipamento urbano, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, condicionada.

Olhando para as normas criadas, compreende-se que, os transportes públicos devem ser um meio de inclusão, mas ainda assim, têm sido espaços de exclusão, por que a teoria ainda não condiz com a prática. Os excluídos nesse movimento de vai e vem se deparam com vários constrangimentos. Uma delas é de não existir transporte público que lhes coloca até as paragens das estradas principais; para quem tem alguma condição se socorre a cupapatas para reduzir a distância e aliviar o impacto e as dificuldades que se deparam nas vias.

Na época do cacimbo essas dificuldades vão desde vias esburacadas por não serem asfaltadas, lixo, poeiras entre outras; e na época chuvosa, a presença de charcos, lamas, poças de água e cheiros; chegados a paragem, vêem-se condicionados com atrasos dos veículos, o tempo de espera nas paragens sem conforto, filas longas que causam desentendimentos pela ordem de chegada por conta dos “fura filas”, já que não há controlo na organização da mesmas; esses desentendimentos se desencadeiam em violência verbal, psicológica e eventualmente física, que culmina no interior dos veículos, com riscos de provocar acidentes na via culminando em violência no trânsito de forma não intencional.

Viana (2003, p. 2) refere que a violência no trânsito é uma relação social de imposição, na qual os agentes (motoristas, principalmente) atingem fisicamente um ser humano por intermédio de um meio de transporte (carro, bicicleta, ônibus, etc.). Afirma ainda que, *a violência no trânsito é uma manifestação específica de violência e, sendo assim, pode ser intencional ou não; neste caso consideramos o ect [...] sendo a outra forma de violência não necessariamente física nos termos colocados por Viana, mais pelas condições desastrosas que os utentes dos transportes públicos são submetidos quotidianamente* (Viana, 2003, p. 26).

Adicionado a falta de lugares, desrespeitos as prioridades, com as pessoas necessitadas, trânsito desorganizado, o congestionamento diário entre outros, os constrangimentos aqui descritos culminam em muitos casos de perturbações na vida dessas populações, que vão desde o desgaste mental e físico.

Nesta perspectiva Canga (2022, p. 28), afirma que, *o número de pessoas com problemas de perturbações psicossomáticas extrapolam aqueles que podem ser considerados normais numa sociedade sã.*

O facto é que, esses “maus estares” provocados pela desordem orgânica e associadas as longas filas nas paragens, a ineficiência da rede viária, as condições precárias dos transportes, a insuficiência de lugares e acima de tudo a sobrelotação devem ser

considerados como expressões da questão social.

No que concerne a questão social, lamamoto (2022, p. 34), faz compreender que:

É o conjunto das expressões das desigualdades da sociedade capitalista madura, que tem uma raiz comum: a produção social é cada vez mais coletiva, o trabalho torna-se mais amplamente social, enquanto a propiciação dos seus frutos mantém-se privada, monopolizada por uma parte da sociedade.

Neste sentido, os assistentes sociais, trabalham com a questão social nas suas mais variadas expressões quotidianas tais como os indivíduos as experimentam no trabalho, na família, na área habitacional, na saúde e na assistência social pública (lamamoto, 2022 p.35).

Para que essas políticas sejam efectivadas, é necessário o conjunto de acções, para viabilizar um transporte público de qualidade que atenda a qualquer cidadão que deseje como acontece em outros países; para isto, é necessário investimento monetário através do Orçamento Geral do Estado, para os efeitos da Lei n.º 32/21, de 30 de Dezembro, indica que, o Orçamento Geral do Estado constitui-se no instrumento principal da política económica e financeira do Estado Angolano.

O OGE expressa em valores, o que deve ser investido para um período determinado, demonstra o plano de exercício a realizar e define as fontes de financiamento. Na mesma senda, Mosaiko (2021, p.5), evidencia que, os Orçamentos Gerais do Estado (OGE) são planos financeiros que preveem as receitas e despesas necessárias ao cumprimento dos objectivos, prioridades e metas definidas para que seja garantida a boa governação do país assim como os direitos dos seus cidadãos. Porém, durante um quinquénio (2019-2023), como demostra o quadro 2, foram alocados os seguintes valores.

**Quadro 2:** Orçamento Geral do Estado alocados ao sector dos transportes durante o quinquénio (2019-2023)

OGE QUINQUÉNIO (2019 – 2023)			
ANO	VERBA EM KWANZAS	%	FINALIDADE
2019	2.029.394. 338,00	0,2	Expansão dos transportes públicos
	41.250. 266. 659,00	0,36	Desenvolvimento e melhoria das infraestruturas de transportes
2020	737.282. 624,00	0.00	Modernização das actividades de transportes
	6.643.653.653,00	0,4	Expansão dos transportes públicos



2021	117.835. 659. 532,00	0,80	Expansão dos transportes públicos
	38.976,702.774,00	0,26	Modernização das actividades de transportes
2022	22.800.487.843,00	0,12	Expansão dos Transportes Públicos
2023	11.587.716.824,00	0,6	Expansão dos Transportes Públicos
	893.082.593,00	0.00	Modernização das actividades de transportes

**Fonte:** Adaptado dos Resumos da Despesa Pública por Programa do OGE (2019-2023)

É interessante verificar que para o quinquénio 2019 – 2023, os investimentos do Executivo angolano para o sector dos transportes, não chegaram a cifra de 1%. Diante desta realidade, compreende-se que os recursos demandados para o sector dos transportes no país ainda não são suficientes. Daí que, dada a relevância socioeconómica deste meio de locomoção, é necessário que o Executivo angolano elabore um Orçamento que possa ser sensível a realidade dos cidadãos usuários dos autocarros públicos. Desta forma, poderá aprofundar o compromisso social e aprimorar o exercício da cidadania.

Entretanto, é necessário que se aprove um Orçamento Geral do Estado, que deve levar em consideração as políticas públicas sobretudo no espectro social que visam garantir os direitos dos angolanos consagrados na constituição (CANGA 2023, p. 172), tendo a justiça social como marco, e a remoção de todos os obstáculos que visam obstruir o acesso a melhoria qualitativa e quantitativa na vida do cidadão, considerando ser aquilo que a Constituição estabelece. É necessário que o Estado com a sua responsabilidade, adote critérios de redistribuição de riqueza, tendo em atenção os extratos sociais mais vulneráveis e carentes da sociedade. Olhando para o caso em estudo a vulnerabilidade e a carência são expressivamente marcantes, cabendo então ao Estado a distribuir a riqueza tal como estabelece a Constituição.

**Figura 1.** Cenário interno e externo de condições dos transportes público





**Fonte:** Captura dos autores em 2023

Quanto a questão das condições oferecidas nos transportes públicos, as imagens da Figura 1, demonstram claramente que não existe o mínimo de condições externa e internas. Tanto nas filas como nos autocarros, vezes há que os passageiros não têm folga para virar-se de um lado para o outro. No que concerne a acomodação, podemos verificar a partir das imagens a paragem não tem abrigo para o sol e a chuva, ou seja, sem sombras, nem assentos com condições de salubridade; internamente os passageiros viajam em pé, e correm o risco da importunação sexual (sobretudo as mulheres); pelas enchentes, os odores desagradáveis é um cenário vivenciado dia pós dia.

O desejo de chegar cedo ao local de trabalho ou estudo e de ocupar um lugar nos transportes públicos, obriga os utentes a sair muito cedo de suas zonas de residências até as paragens; não havendo autocarros suficientes para responder as suas necessidades aglomeram-se nas paragens no intuito de aguardar pelo próximo autocarro; mas a medida que esperam, a fila torna-se mais longa e muitas vezes desorganizada assim que outros transeuntes se unem nesses locais.

Este processo é notório no início do expediente e no final da tarde. Entretanto, para diminuir o impacto destes constrangimentos, configura-se importante a efectivação integral dos planos estratégicos nacionais sobre Acessibilidade, Mobilidade e Transportes no país. Quanto à esse cenário Canga (2022, p. 28), chama atenção nos seguinte termos: Os números elevados de problemas psiquiátricos estão relacionados com as várias estruturas desorganizadas em Luanda. Essas estruturas são dificuldade de locomoção, com um trânsito desorganizado, estradas esburacadas, o congestionamento diário, as injustiças sociais, associadas a crise económica que assola o país desde 2014, [...]

Sob o ponto vista de Canga (2022), fica claro que os graves problemas de saúde e sobretudo os que estão ligados a esfera psíquica, têm suas causas na falta de infraestruturas adequadas que facilitem a deslocação das populações das suas zonas de embarque (acessibilidade) até as zonas de desembarque.

Ainda nesta senda os objectivos do milénio da agenda 2030 no seus objectivos n.º 10 e 11, afirmam o seguinte: *A redução das desigualdades dentro e entre os países; cidades sustentáveis: Tornar as cidades e os assentamentos humanos, seguros, resilientes e sustentáveis.* Passados sensivelmente 9 anos desde a afirmação da declaração da ONU (2015), no computo geral, Angola ainda não atendeu ao menos 10% dos objectivos do milénio; ao longo dos anos os retrocessos são significativos em todas as áreas, com

ênfase no sector social; as desigualdades sociais são um facto; com o êxodo rural já referenciado os grandes centros “urbanos” se tornam cada vez mais insustentáveis e inseguras, com um sistema rodoviário caótico.

Angola comparado aos outros Países quanto ao índice de desenvolvimento humano ainda é inferior a 0,600 e ocupa a classificação no ranking mundial na ordem de 150, embora elevado pela PNUD e ONU (2024), de um país de desenvolvimento baixo para um país de desenvolvimento médio, entre 191 países. Os dados actualizados alertam para uma queda em relação ao período anterior, persistindo as desigualdades dentro e entre os países, fazemos referência a esse pormenor por que os mais de 5 milhões dos passageiros que trafegam no transporte público são maioritariamente da classe socioeconómica, classificada como de baixa renda.

Para diminuir as desigualdades e tornar a cidade sustentável nos objectivos 10 e 11, Angola assumiu um leque de desafios alinhados ao plano de desenvolvimento Nacional, alguns deles mencionados a seguir:

Até 2030, progressivamente alcançar e sustentar o crescimento da renda dos 40% da população mais pobre a uma taxa maior que a média nacional; Até 2030, empoderar e promover a inclusão social, económica e política de todos, independentemente da idade, género, deficiência, raça, etnia, origem, religião, condição económica ou outra; Garantir a igualdade de oportunidades e reduzir as desigualdades de resultados, inclusive por meio da eliminação de leis, políticas e práticas discriminatórias e da promoção de legislação, políticas e ações adequadas a este respeito; Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos; Até 2030, aumentar a urbanização inclusiva e sustentável, e as capacidades para o planeamento e gestão de assentamentos humanos participativos, integrados e sustentáveis, em todos os países (Relatório de Indicadores de Linha de Base Agenda 2030, INE, 2018).

**Figura 2.** Cenário das paragens de transportes público



**Fonte:** Captura dos autores em 2023

Parece que os desafios assumidos pelo país cada dia tornam uma miragem para serem alcançados, tanto no âmbito pessoal como no âmbito geral. O crescimento da renda atribuído pelo governo no ano de 2024 foi de 5% (Jornal de Angola, novembro, 2023). Com o salário mínimo praticado em Angola; o desemprego galopante, a necessidade de promover a inclusão social econômica requer um esforço gigante.

Como já referenciado o desafio de proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, com todas as variáveis intrínsecas demanda capacidade de em primeiro lugar atender as necessidades urgentes da sociedade. A urbanização inclusiva precisa estar articulada com a revitalização das zonas rurais, para diminuir o fluxo de pessoas nos grandes centros urbanos como Luanda inchado sem capacidade mínima e resiliência quanto, aos impactos ambientais e a sobrevivência normal (Canga, 2022). O retrato falado a seguir serve de uma pequena amostra os retratos captados evidenciam o cenário das áreas periféricas, quanto a procura, de transportes para se locomover para paragens das linhas principais.

Os constrangimentos já são de partida nos locais. As várias facetas que engendram a questão da sobrelotação nas paragens no perímetro em estudo são estruturantes e intrinsecamente ligadas a problemas urbanístico que Luanda apresenta.

## Conclusão

A grande procura pelos serviços de transportes públicos entre o perímetro do Desvio de Zango e Benfica deve-se ao desarranjo urbanístico e, também, ao surgimento de inúmeras fábricas, provocando sobrelotação que tem impacto na vida Psicológica e Física do usuário dos Transportes Públicos devido à grande dificuldade de acessibilidade, locomoção, com um trânsito desorganizado, diante das estradas esburacadas e o congestionamento diário.

A violação dos direitos dos passageiros é cotidiana, desde os pontos de partida até as linhas principais das paragens. As políticas públicas do sector dos transportes, no âmbito do transporte público colectivo ainda não atendem as demandas da sociedade no meio urbano e periférico tomando como referência o ponto de estudo, ou seja, o desvio do Zango e Benfica.

Identifica-se como a causa principal, o reduzido investimento através do financiamento por via do Orçamento Geral do Estado que devia suportar a melhoria do sistema transportes.

Como contribuição, espera-se que este artigo seja um acenar de ideias para os órgãos de direito serem desafiados a reverem as políticas públicas no sector dos transportes que garantam os direitos sociais dos cidadãos no que a mobilidade e acessibilidade dignas aos transportes públicos colectivos diz respeito, favorecendo à todos os utentes que carecem deste bem público, começando por aumentar os investimentos no Orçamento Geral do Estado o que em consequência permite oferecer maior números de transportes, garantir a sua manutenção, aumentar a frequência e instalar abrigos com sombra nos pontos onde se encontram as paragens.

## Referências Bibliográficas

- ALVES, Samuel Gustavo Rosa, A Violação da Dignidade da Pessoa Humana no Transporte Público de Goiânia: 2020;
- AMARO, Lídia Celma Gonçalves Machado, Contribuições para a Mobilidade Urbana Sustentável em Luanda: 2016;
- ANGOLA. Constituição da República de Angola. Luanda: Imprensa Nacional, 2010.
- ANGOLA. DECRETO PRESIDENCIAL N.º 240/14, de 5 de Setembro de 2014: Altera o Decreto Presidencial n.º 154/10, de 26 de Julho de 2010 – Sobre Regulamento dos

Transportes de Transportes Rodoviários Regulares de Passageiros. Disponível em: <https://lex.ao/docs/presidente-da-republica/2014/decreto-presidencial-n-o-240-14-de-05-de-setembro/>.

ANGOLA. DECRETO PRESIDENCIAL Nº. 128/10, de 6 de Julho de 2010: Aprova o Regulamento de Transportes Rodoviários Ocasionais de Passageiros. Disponível em: [https://files.lex.ao/presidente-da-republica/2010/decreto-presidencial-n-o-128-10-de-06-de-julho/download/decreto-presidencial-n-o-128-10-de-06-de-julho\\_presidente-da-republica\\_lex-ao.pdf](https://files.lex.ao/presidente-da-republica/2010/decreto-presidencial-n-o-128-10-de-06-de-julho/download/decreto-presidencial-n-o-128-10-de-06-de-julho_presidente-da-republica_lex-ao.pdf).

**ANGOLA.** DECRETO PRESIDENCIAL Nº. 152/10, de 21 de Julho – Aprova as bases gerais das concessões dos transportes públicos rodoviários urbanos regulares de passageiros; Disponível: <https://lex.ao/docs/presidente-da-republica/2010/decreto-presidencial-n-o-152-10-de-21-de-julho/>. Acessado em 12 de Março de 2023.

ANGOLA. DECRETO PRESIDENCIAL Nº. 355/19, de 9 de Dezembro- Aprova regulamento de Transportes Rodoviários Regulares de Passageiros; Disponível em: <https://lex.ao/docs/presidente-da-republica/2019/decreto-presidencial-n-o-355-19-de-09-de-dezembro/>. Acessado em 20 de Abril de 2023.

ANGOLA – PLANO DE DESENVOLVIMENTO NACIONAL 2023-2027. In: **Impacto socioeconómico sustentável**, Disponível em: [https://mep.gov.ao/assets/indicadores/angola2050/20231030\(3\)\\_layout\\_Final\\_Angola\\_PD N%202023-2027-1.pdf](https://mep.gov.ao/assets/indicadores/angola2050/20231030(3)_layout_Final_Angola_PD N%202023-2027-1.pdf). Acessado em 10 de Janeiro de 2023.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (ANGOLA) - PLANO ESTRATÉGICO NACIONAL DE ACESSIBILIDADE, MOBILIDADE E TRANSPORTES (PENANT): Rede Nacional de Auto-Estradas em Angola. Luanda: Ministério dos Transportes, 2015.

ANGOLA – DECRETO EXECUTIVO Nº. 402/14, de 22 de Dezembro, aprova as regras e procedimentos para a formação da tarifa dos transportes de aluguer colectivo por percurso; Disponível em: <http://www.ucm.minfin.gov.ao/cs/groups/public/documents/document/zmlu/mdmy/~edisp/minfin032381.pdf>. Acessado em 6 de Abril de 2023.

ANGOLA – DECRETO PRESIDENCIAL Nº 54/22, de 17 de Fevereiro, Aprova o salário mínimo nacional; Disponível: <https://lex.ao/docs/presidente-da-republica/2022/decreto-presidencial-n-o-54-22-de-17-de-fevereiro/#:~:text=Conte%C3%BAdo%20do%20Diploma%E2%80%8B%20%C3%89%20fixado%20o%20montante,como%20o%20Sal%C3%A1rio%20M%C3%ADnimo%20Nacional%20garantido%20%C3%BAnico>. Acessado em 20 de Janeiro de 2023.



ANGOLA. LEI N.º 29/11, de 1 de setembro - Estabelece a divisão político-administrativa das Províncias de Luanda e do Bengo e a sua delimitação territorial. Disponível em: [lex.ao](https://lex.ao/docs/assembleia-nacional/2011/lei-n-o-29-11-de-01-de-setembro/)  
<https://lex.ao/docs/assembleia-nacional/2011/lei-n-o-29-11-de-01-de-setembro/>. Acessado em 8 de Março de 2023.

ANGOLA. LEI N.º 18/16, de 17 de outubro- Redefini a divisão político-administrativa e o modelo organizacional do território nacional. Disponível em: <https://lex.ao/docs/assembleia-nacional/2016/lei-n-o-18-16-de-17-de-outubro/>. Acessado em 20 de Janeiro de 2023.

ANGOLA. LEI N.º 32/21, de 30 de Dezembro, Que aprova o Orçamento Geral do Estado para o Exercício Económico de 2022. Disponível em: [https://portal.inss.gov.ao/wp-content/uploads/2022/06/Lei-32\\_21-Que-aprova-o-Orcamento-Geral-do-Estado-para-o-Exercicio-Economico-de-2022.pdf](https://portal.inss.gov.ao/wp-content/uploads/2022/06/Lei-32_21-Que-aprova-o-Orcamento-Geral-do-Estado-para-o-Exercicio-Economico-de-2022.pdf). Acessado em 10 de Fevereiro de 2023.

ANGOLA. INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (INE). Relatório Anual de Estatística de População 2023. Luanda: INE, 2023. Disponível em: <https://www.ine.gov.ao/xurl>. Acessado em: 15 de Janeiro de 2023;

Buza, Alfredo Gabriel, Políticas Públicas de Desenvolvimento e de Reforma do Ensino Superior no Contexto da Republica de Angola in: <https://RevistaFORGES.PT.Macau> .2020  
ONU. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Transformando o nosso mundo: a agenda 2030 para o desenvolvimento sustentável. Nova York: ONU, 2015. Disponível em: <https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld>. Acessado: 21 de Março de 2023;

NÚNCIO, [Maria José da Silveira Núncio](#), Introdução ao Serviço Social: História, Teoria e Métodos. Editor: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 2015;

IAMAMOTO, Marilda Vilola, O Serviço Social na Contemporaneidade: Trabalho e formação Profissional. Cortez editora, 2022;

CANGA, Juliana Lando, Angola: o retrato de um país nascente em busca de esteio. In: Canga, Julian Lando (Organização), Pensar e Partilhar: o serviço social e a interdisciplinaridade. Coletânea de Seminários de Temas da Atualidade. Volume 1. Aquarela Editora. 2022. p. 15 – 62,

\_\_\_\_\_, Orçamento Geral do Estado e Políticas Públicas em Angola: Receitas Fósseis e Retribuições Desiguais, In: Fundo Público, Orçamento e Política Social - 20 Anos do GOPSS / UERJ. 2023. p.162-192

CARDOSO, Elisa, Aspectos Práticos da Legislação e Regulamentação na Área do Transporte Rodoviário: 2014;



CARDOSO, Maria de Fátima Matos, Reflexão sobre os instrumentais em Serviço Social: Observação Sensível, Entrevista, Relatório, visita e teorias- São- Paulo: LCTE Editora, 2008;

CFESS - Conselho Federal de Serviço Social. Serviço Social: Direitos Sociais e Competências Profissionais. Brasília 2009. Disponível em: [http://www.cfess.org.br/arquivos/direitos\\_sociais\\_competencias\\_profissionais.pdf](http://www.cfess.org.br/arquivos/direitos_sociais_competencias_profissionais.pdf).

ÉNIO; SILVA; VERAS, Os caminhos para o novo sistema de transporte público na Província de Luanda – Angola 2021;

FERREIRA, JOÃO, Fiston António, Acessibilidade e Mobilidade na Cidade de Luanda em Situação de escassez de informação Pistas para Intervenções: 2015

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (ANGOLA): OBJECTIVOS DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL – Relatório sobre Indicadores de Linha de Base. 2018. Disponível em:

[https://www.ine.gov.ao/Arquivos/arquivosCarregados//Carregados/Publicacao\\_638482016474143304.pdf](https://www.ine.gov.ao/Arquivos/arquivosCarregados//Carregados/Publicacao_638482016474143304.pdf). Acessado em 10 de Fevereiro de 2023.

KATUMBI, Capalo Gabriel, Os Transportes informais na cidade do Luena, Angola: 2020.

KAUCHAKJE, Samira, Gestão Pública de Serviços Sociais – editora São Paulo: 2012

KAUCHAKJE, Scheffer, Políticas Públicas Sociais: A cidade e a habitação em questão – editorasaberes, São Paulo: 2017.

LOPES, J.; BENTO, J.; HUANG, E.; ANTONIOU, C.; BEN-AKIVA, M.E., Colectas de dados de Tráfego e mobilidade para aplicações em tempo real.2010.

MOSAICO, Angola. Orçamento Geral do Estado, o que é? - 2021;

Portal do Ministério dos Transportes. Disponível: <https://mintrans.gov.ao/ao/documentos/publicacoes/>. Acessado no dia 16 de Outubro de 2023, 19h:23mn;

Site do Ministério das Finanças. Disponível em: <https://www.minfin.gov.ao/materias-de-realce/orcamento-geral-do-estado>. Acessado no dia 16 de Outubro de 2023;

Site do Ministério das Finanças: Resumo das Despesas OGE – 2023. Disponível em: <https://cms.minfin.gov.ao/api/assets/portal-minfin/56c09092-b4ec-4eef-a0ae-e3aa52a5f904/>

Nações Unidas Angola, Objectivo de Desenvolvimento Sustentável <https://angola.un.org/pt/sdgs>, Acesso em Março de 2024.

VASCONCELOS, E. A; Mobilidade Urbana Sustentável: Desafios e Perspectivas. Revista dos Transportes Público. 2005.

VIANA, C.; Estratégias de acessibilidade para promover mobilidade inclusiva através de

soluções multimodais. 2003. Disponível em: <https://doaj.org/article/7e7514bf5448448aaffa625729ae08>.