PLANO DIRECTOR GERAL (METROPOLITANO) DE LUANDA

PDG(M)L

- O NOVO PAPEL DO TRÂNSITO INFORMAL: A REORGANIZAÇÃO DA REDE DE «CANDONGUEIROS» E A SUA LEGALIZAÇÃO -

Por: Hélder José (PhD)

O PLANO DIRECTOR GERAL (METROPOLITANO) DE LUANDA

- O NOVO PAPEL DO TRÂNSITO INFORMAL: A REORGANIZAÇÃO DA REDE DE «CANDONGUEIROS» E A SUA LEGALIZAÇÃO -

Compilação do Autor

1. INTRODUÇÃO

A situação da transportação das populações em Angola e Luanda em particular, atendendo as dificuldades do sector público na sua operacionalização e gestão, encontrou respostas populares de iniciativa espontânea. O sistema popular de transportação colectiva que começou de forma muito embrionária com recurso a disponibilização de "boleias" por parte de cidadãos com posse de viaturas particulares, em época de quase inexistência de frota de autocarros ou de outros meios de movimentação de massas, nos primórdios da Angola independente, tornou-se num meio de apoio à grande maioria dos habitantes de todos os assentamentos de Angola.

Os passageiros contam actualmente com os "táxis colectivos" para as deslocações nas cidades. Os "Candongueiros" são operados por privados e representam, o serviço mais disponível e acessível, **negar esta constatação é não aceitar a realidade, ao que pode conduzir a elaboração de medidas de políticas públicas na resolução do problema de transporte de massas com impactos que não atinjam o âmago da sua solução essencial.**

A visão que deve estar subjacente nesta reflexão será a de estabelecer medidas de intervenção de forma estratégica.

O **Plano Director Geral Metropolitano de Luanda** (**PDGML**), entretanto, prevê entre as várias soluções de mobilidade, a integração dos Serviços de Transportação de Passageiros de Gênese Popular no Sistema de Transportação Formal, com um **Novo Papel** prevendo a sua reorganização por via da legalização deste segmento[1]. Considerando as dificuldades para a operacionalização de modais de transportes massivos que requerem forte investimento financeiro do Estado, não compaginados com o panorama da economia actual, os procedimentos de intervenção para à busca de soluções sustentáveis na resolução dos problemas dos transportes deve ser visto numa perspectiva faseada, iniciando pela aceitação da funcionalidade e das respostas que o Sistema de hoje oferece. Assim, é sensato iniciar medidas operativas de regularização dos serviços de transportação de massas feito pelos serviços dos "Candongueiros" e outros modais de gênese popular, assumindo que estes serão por muito tempo àqueles que exercerão o papel fundamental no transporte das nossas comunidades, até se conseguir atingir a estabilidade com a introdução de modais de ponta previstos no **PDGML**.

As intervenções para se atingir estes objectivos, no **PDGML**, foram definidas nas seguintes:

- ☞ **Prestar assistência à indústria de Táxis de modo a renovar a sua frota, sobretudo mudando para veículos mais ecológicos;** *(acção de futuro)*
- ☞ **Garantir que os Candongueiros sejam licenciados, assistidos e registados dentro da área metropolitana;** *(acção de realização no presente com visão de futuro)*
- ☞ **Criar um projecto-piloto e expandir a incorporação de miniautocarros – táxis num sistema de tarifa integrado com os transportes públicos;** *(acção de futuro)*
- ☞ **Reorganizar as rotas do sistema actual de trânsito informal, para que este serviço seja operado de acordo com um**

[1] Plano Director Geral Metropolitano de Luanda – 2015, Volume 1, Visão e Estratégias, 183 p.

zonamento estruturado da cidade; *(acção de realização no presente com visão de futuro)*

- ☞ **Fornecer instalações seguras, protegidas e acessíveis para utilizadores de miniautocarros – táxis (passageiros pendulares e motoristas), como abrigos, plataformas e áreas de espera;** *(acção de realização no presente com visão de futuro)*
- ☞ **Incentivar os operadores a associarem-se com a criação de serviços abrangente ainda mais coeso;** *(acção de realização no presente com visão de futuro)*
- ☞ **Priorizar a melhoria dos Candongueiros ao longo das principais rotas para minimizar os conflitos com o transporte de massa planeado.** *(acção de realização no presente com visão de futuro)*

O processo de reorganização destes serviços deve também passar, inicialmente, pela reposição e re-aceitação da denominação "Candongueiros" como uma Marca tipicamente angolana retirando toda a carga depreciativa que ao longo dos tempos lhe foi atribuída. A sociedade ao invés de olhar a esta espontaneidade como uma solução, e um recurso às dificuldades das autoridades estatais de gerir um sistema público de transportação colectiva, sempre olhou de forma crítica e não como uma solução de política pública com uma forte intervenção comunitária.

O fenómeno do surgimento deste tipo de segmento empreendedor no sector da transportação de massas não acontece só em Angola, ocorrendo um pouco pelos países de economias emergentes (e não só), em particular em África (ver as fotos que seguem). Na tabela seguinte demonstra-se como em alguns países de África assumiu-se a denominação popular deste tipo de serviços:

País	Designação
Costa do Marfim	*Gbakas*
Gana	*Tro-Tro*
Guiné Bissau	*Toca-Toca*
Moçambique	*Chapas ou “Love”*
Nigéria	*Danfos*
Quénia	*Matatus*
Senegal	*Car Rapid*
Tanzânia	*Dala-Dala*
Zimbabué	*Commuter Omnibus*

Fonte: Autores vários – Os candongueiros e a "desordem” urbana de Luanda: Uma análise sobre a representação social dos transportes informais

Transporte de massas de gênese popular no Quénia – Matatus. (Fonte: www.nairobiwire.com).

Transporte de massas de gênese popular no Ghana – Terminal Tro-Tro. (Fonte: www.face2faceafrica.com).

Transporte de massas de gênese popular na Nigéria – Danfos "Táxi". (Fonte: www.naijalifemagazine.com).

Transporte de massas de gênese popular em Moçambique – Chapas ou *Love* [2]"Táxi". (Fonte: www.voaportugues.com).

[2] Love, de acordo com um especialista moçambicano que esteve a participar numa acção de formação organizada pela DW (Development Worshop) com o qual tive contacto, explicou que o transporte é realizado em viaturas de carroçaria sem qualquer dispositivo de acomodação, assentos. A forte procura gera a lotação, sendo desconfortável aos passageiros que na busca de segurança

Transporte de massas de gênese popular em Angola – Os “Candongueiros” - “Táxi”. (Fonte: o autor).

Como se poderá observar pelas imagens estes serviços de gênese popular em África têm muito em comum, pelo modo problemático do seu funcionamento, e ausência do apoio público na sua formalização e controlo.

Sugere-se, assim, medidas operativas tendentes à sua formalização visando à sua organização. A complexidade da sua gênese poderá esbarrar em enormes dificuldades de detectar o “fio” condutor que leve à uma tomada de posição tendente a concretização de procedimentos de controlo e organização. O texto seguinte aponta algumas propostas que estudadas com os actores deste segmento de transportes pode ser uma “ponte” de partida para estudar mecanismos que levem a concretização desta iniciativa, que entretanto, conta das recomendações do instrumento reitor do ordenamento territorial da Província de Luanda.

O programa de reorganização deste sector deve passar, pela preparação de um programa de divulgação da Marca e do nome “Candongueiro” na sua identidade própria da cidadania dos Angolanos. Com o estudo de um logótipo, uma cor, uma música, entre outros que sejam o suficientemente capazes de provocar a sua re-aceitação no léxico da nossa angolanidade. Neste processo deverão ser integrados

durante o trajeto abraçam-se, por esta razão os serviços de transportação colectiva em Moçambique foram popularmente apelidados de LOVE.

especialistas em design gráfico, modelistas, desenhadores, etnógrafos, sociólogos e jornalistas.

As fases seguintes que promovem uma perspectiva de organização desta actividade de gênese popular estão detalhadas nos pontos seguintes deste artigo de reflexão.

2. OS ACTORES ACTUAIS

A actividade privada dos serviços de transportação têm 3 actores principais que deverão ser a base de estudo para a formulação de estratégias adequadas no sentido da proposição de medidas capazes de os tornar numa actividade económica formalizada, estes são:

- O **PROPRIETÁRIO** dos veículos;
- O **MOTORISTA** / **FALIDEIRO**;
- **COBRADOR**.

PROPRIETÁRIO

O **Proprietário** é o ente privado que através de poupanças individuais adquire os veículos para efeitos da realização de uma actividade comercial. A micro actividade que opta por realizar é, grosso modo, um negócio familiar. Esta figura estabelece à sua maneira às regras de contratação dos operadores dos veículos adquiridos, portanto, o **Motorista**, sem existir regras claras no exercício de vinculação entre estes. O **Proprietário** estabelece a hora de início e do fim da actividade exigindo no final do dia uma quantia que varia entre os 15.000 a 20.000[3] Kz, existindo porém a opção de que num dia da semana os lucros da actividade recaírem na sua totalidade ao contratado (**Motorista**).

Resumindo, a relação **PROPRIETÁRIO – MOTORISTA** é estabelecida num "Acordo de Cavalheiros", motivo da grande informalidade do sistema.

[3] Estes valores estão actualmente ajustados, muito abaixo, decorrentes da pandemia de COVID-19 que devidas as medidas das autoridades sanitárias, os serviços foram obrigados a redução significativa da lotação dos veículos no sentido de evitar os riscos de contágio do SARS-COV- 2.

> *"Assim, como verificado* in locus*, as regras de trabalho são estabelecidas geralmente pelo proprietário do automóvel numa relação de confiança, baseada em algum tipo de parentesco ou amizade. Apesar de estabelecidas por instituições legais tais como a Associação dos Taxistas (ATL), Direção Nacional e Ministério dos Transportes de Luanda, Ministério das Finanças entre outras, as rotas são, na maioria das vezes, decisão dos próprios condutores, enquanto que os preços praticados são estipulados conjuntamente."*[4]

A inexistência de regras faz com que cada proprietário dite às suas próprias normas e regras de operação do veículo no exercício da actividade de transportação. Os recursos adquiridos durante o exercício da actividade do "táxi" distribui-se nos custos fixos seguintes:

- ✓ Lucro do Proprietário diário variável; 15.000 – 20.000 Kz;
- ✓ Abastecimento de combustível diário do veículo – 12.000 Kz;
- ✓ Despesas com o parqueamento diário;
- ✓ Despesas com a *"micha"* ao polícia diário.

Detraindo os gastos das variáveis acima elencadas, o restante é para o pagamento do **Motorista** / **Falideiro** e o **Cobrador**, e reparte-se do seguinte modo:

- ✓ **50%** salário do **Motorista**, que, sendo ele que contrata o **Falideiro** determina o valor que este recebe da sua participação no processo;
- ✓ **50%** ordenado do **Cobrador**, embora, não tendo no texto ainda referido, este actor é o responsável pela "contratação" do **Lotador**, sendo, portanto, o Cobrador, responsável pelo pagamento da prestação de serviço deste.
- ✓ O **Lotador** recebe **150 Kz** por cada veículo que consegue lotar, valor este detraído do ordenado do **Cobrador.**

MOTORISTA / "FALIDEIRO" / COBRADOR

> *[...] o candongueiro (neste sentido específico nos referimos ao motorista – o contratado para exercer a função de candongueiro) não tem um verdadeiro horário fixo; b) a sua remuneração é feita à tarefa; c) se por algum motivo que não lhe seja imputável não realizar a sua prestação, não tem direito à remuneração; d) não existe verdadeira exclusividade; e) utiliza auxiliares; f) por regra não está sujeito à*

[4] **CASTRO**, Caléia Castro, **RESCHILIAN**, Paulo Romano, **ZANETTI**, Valéria – Volume 10, nº 1, Revista Brasileira de Gestão Urbana, Janeiro / Abril de 2018.

fiscalização nem ao exercício do poder disciplinar; g) suporta o risco da realização da sua prestação[5].

O **Proprietário** contrata o **Motorista**[6] pelo que segue "à risca" as ordens determinada por este. A relação é estabelecida na base de um "Acordo de Cavalheiros", o que fragiliza em grande medida, o funcionamento desta actividade, residindo, aí um dos motivos da descredibilização das autoridades, e ao mesmo tempo os níveis de conflitualidade do Serviço de Transportação. O **Motorista** na tentativa de cumprir com as ordens ditadas pelo ***"PATRÃO"*** esforça-se por realizar os esforços financeiros decorrentes do "Acordo de Cavalheiros".

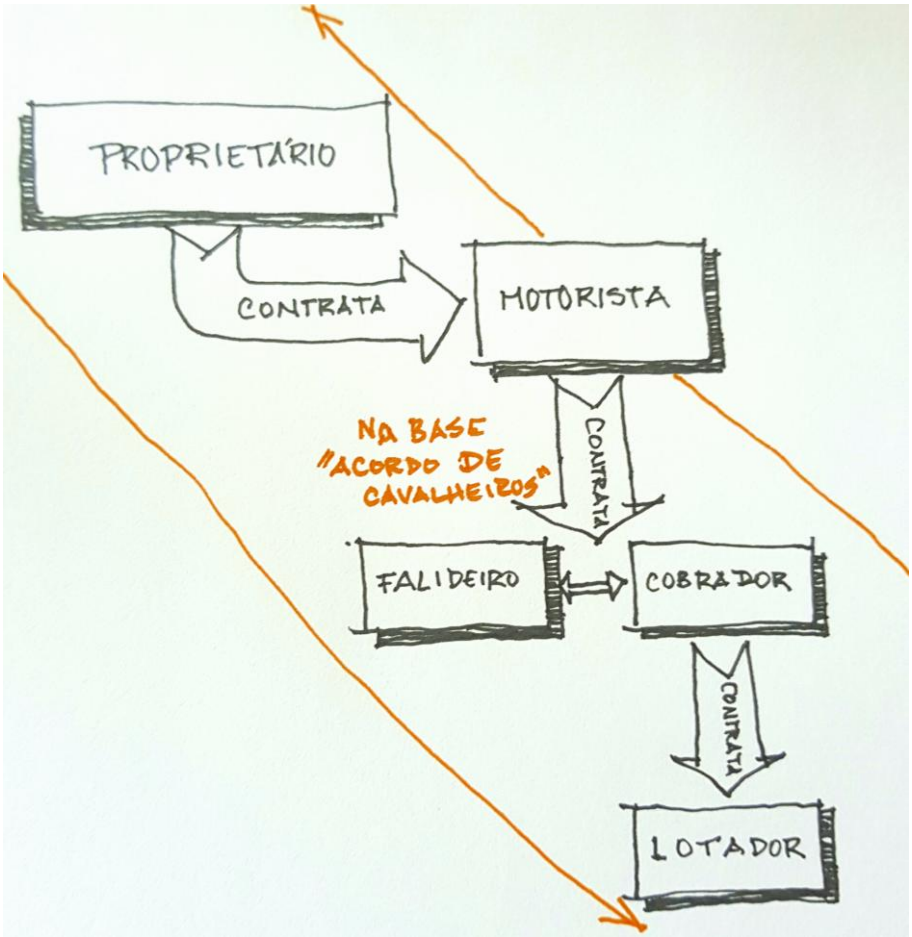
Esta situação origina que o mesmo se esforce para atingir os objectivos do ***"PATRÃO"*** explorando ao máximo às suas capacidades físicas, não sendo humanamente possível resistir à tanta pressão de trabalho, recorre a um pessoal de apoio, portanto, contrata um motorista ajudante (actor desconhecido do **Proprietário** / **Patrão**), o denominado **Falideiro**[7]. A relação "contratual" desta figura é estritamente de responsabilidade do **Motorista** que com este, e no mesmo modelo da sua relação com o **Proprietário**, estabelecem um "Acordo de Cavalheiros" estipulando os custos desta prestação de serviços. Igualmente, o **Motorista** é o responsável por procurar o "ajudante" para o apoio no controlo dos passageiros, o **Cobrador**[8]. No entanto, surge aqui um outro actor, no caso, o **Lotador**[9], de iminente responsabilidade do **Cobrador,** funcionando na verdade como ajudante deste.

Importa referenciar, entretanto, que o **Proprietário** deposita no **Motorista** toda a responsabilidade na manutenção do veículo. As avarias são acompanhadas por este, buscando os serviços nas oficinas informais para o seu conserto. O período de tempo em que a viatura estiver inoperante por avaria técnica, se eventualmente este período exceder o aceitável, o **Cobrador** e o **Falideiro**, para não perderem

---

[5] **CASTRO**, Caléia Castro, **RESCHILIAN**, Paulo Romano, **ZANETTI**, Valéria – Volume 10, nº 1, Revista Brasileira de Gestão Urbana, Janeiro / Abril de 2018.
[6] Esta "contratação" segue alguns requisitos como sejam pessoas muito próximas quer do núcleo familiar, ou do local de vizinhança.
[7] **FALIDEIRO** – Denominação atribuída ao ajudante do Motorista de transportação colectiva de gênese popular.
[8] **COBRADOR** – Responsável pela cobrança dos clientes e cuida do controlo e da acomodação destes.
[9] **LOTADOR** – Responsável pela lotação do veículo, este é a figura que informa ao cliente a rota Partida / Destino daquele veículo, esta acção é feita normalmente aos berros, e com forte concorrência entre estes operadores.

“dinheiro” procuram de imediato um outro motorista para continuação da prestação dos seus serviços.



Transporte de massas de gênese popular em Angola – Os “Candongueiros” - “Táxi”. (Esquema do autor).

3. O INTRINCADO DE ACTORES E FRAGILIDADES DE RELACIONAMENTO JURÍDICO

A leitura do modo como se relacionam os vários actores deste tipo de serviços de transportação de massas, onde impera o "Acordo de Cavalheiros", torna este micro negócio com fragilidade extrema, pois, entre todos impera uma enorme desconfiança.

O relacionamento deficitário entre os actores promove a desonestidade distribuída entre o Proprietário, que se sente o detentor principal do negócio, quebrando a seu *bel-prazer* o relacionamento ("Acordo de Cavalheiros") com o Motorista aos mínimos sinais de indícios de falta de cumprimento das regras por si definidas. O Motorista por seu turno age do mesmo modo com o Falideiro, assim como, com o Cobrador, e entre este último e o Lotador.

Estudar medidas de políticas públicas para organizar este serviço deve atender esta equação, pois, aí reside uma, senão a razão principal da fraca organização do funcionamento deste serviço, assim como, as dificuldades das autoridades em entenderem o seu efectivo funcionamento. Esta constatação define muito bem os motivos aos quais as entidades públicas não conseguirem exercer uma actuação controladora com a eficácia que se exige.

A relação jurídica do negócio é estabelecida na base de "Acordos de Cavalheiros" resulta daí a forte debilidade do fortalecimento deste negócio, e a complexidade das autoridades em exercerem uma acção atuante no sentido de organizar, controlar e fiscalizar. Por isso, a conflitualidade latente é refletida no território sendo o exercício quotidiano da actividade bastante desconfortável para o utilizador.

Importa, no entanto referir que o decorrer do tempo de existência desta actividade geradora de recursos, e de grande empregabilidade, tem criado mais do lado dos motoristas uma atitude de organização em grupos formalizados que lutam para à sua afirmação, respeito e a profissionalização. Existem as seguintes Associações congregadoras desta classe de agentes do negócio que têm conseguido ser os

principais interlocutores com as autoridades; ANATA – Associação Nova Aliança dos Taxistas de Angola, ATL – Associação de Taxistas de Luanda e muito recentemente foi também constituída o primeiro grupo Sindical de apoio a actividade (Sindicato dos Taxistas de Angola – STA).

Se, por um lado, o motorista e seus "contratados" buscam formas de organização, o mesmo não ocorre com os proprietários que aproveitando-se da incapacidade das autoridades em estudarem este tipo de negócio, ainda não encontraram as melhores estratégias visando a formalização deste micro-negócio, derivando daí, um caminho aberto para a sua não tributação.

Cumprindo os pressupostos do **PDGML** neste domínio importa reforçar que é recomendado o "Incentivo aos operadores a associarem-se com a criação de serviços abrangente e ainda mais coeso", o cerne da questão reside no **Proprietário**, desinteressado em se associar o que impede a eleição de interlocutor(es) para a "negociação" das melhores formulas da sua passagem a serviços formalizados.

Garantir que os Candongueiros sejam licenciados, assistidos e registados dentro da área metropolitana[10]

A concretização desta **MEDIDA** prevista no **Plano Director Metropolitano de Luanda (PDGML)** deve, pois, indiciar mecanismos concretos, para tal, os pressupostos que foram diagnosticados anteriormente deverão ser as variáveis de referência para a elaboração do **Quadro Programático** para a sua efectiva implementação.

É no entanto, importante frisar que as outras recomendações[11] estabelecidas neste importante instrumento de Ordenamento Territorial da Província de Luanda, só poderão ser concretizadas se estiverem criadas as condições que visam a real **REGULARIZAÇÃO DA ACTIVIDADE DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTAÇÃO COLECTIVA DE GÊNESE POPULAR**, tendo como base as variáveis descritas nesta reflexão.

[10] Ver página 183 do Volume 1 – Plano Director Geral Metropolitano de Luanda, Visão e Estratégias, Julho 2015.
[11] Ver página 183 do Volume 1 – Plano Director Geral Metropolitano de Luanda, Visão e Estratégias, Julho 2015.

O ponto seguinte abordará "estatísticas" importantes que mobilizam a necessidade da mudança de paradigma no modo como as autoridades angolanas olham para esta actividade.

4. ESTATÍSTICAS IMPORTANTES A RETER

Angola continua a ter bastantes dificuldades em possuir estatísticas credíveis capazes de ajudarem na elaboração e formulação de estratégias de medidas tendentes a resolução dos seus problemas sociais mais relevantes.

A reflexão recorreu a um artigo da Universidade do Vale do Paraíba (UNIVAP), São José dos Campos, SP. Brasil, intitulado: ***Os Candongueiros e "desordem" urbana de Luanda: Uma análise sobre a representação social dos transportes informais***[12], que refere, que *"em 2008, estimou-se em mais de **30 mil o número de veículos candongueiros**, dos quais apenas **4 mil estariam licenciados**, para uma população calculada em mais de 4 milhões de habitantes nesse período"*. Citação.

Atendendo aos dados de projecção de crescimento da população para o ano de 2019 estabelecidos pelo Instituto Nacional de Estatística (INE) a Província de Luanda teria **8.247.688 habitantes**[13].

A população a residir na província de Luanda em 2020 duplicou se comparada ao ano de 2008, tal como, referido no artigo da Universidade do Vale da Paraíba. Relativamente ao número de veículos de "Candongueiros" assume-se, igualmente, que os mesmos possam ter crescido o dobro daquele ano. Ou seja, na base destes números, estima-se que esteja em funcionamento mais de ***60.000 veículos de Candongueiros***, dos quais existe a probabilidade de que ***8.000 estejam licenciados***.

---

[12] **CASTRO**, Caléia Castro, **RESCHILIAN**, Paulo Romano, **ZANETTI**, Valéria – Volume 10, nº 1, Revista Brasileira de Gestão Urbana, Janeiro / Abril de 2018.

[13] Fonte: INE (Projecção da População de Luanda, Novembro de 2016).

Atendendo este indicador simula-se de seguida o número de população activa integrada na actividade dos serviços de Transportação Colectiva de Gênese popular, assim:

- ✓ Os actores directos efectivamente activos nesta equação seriam **(1) MOTORISTA – (2) FALIDEIRO – (3) COBRADOR**; Logo os **60.000 veículos** iriam corresponder a **180.000**[14] pessoas efectivamente ligadas a actividade informal de transportação, em 2020, no território da **Província de Luanda**;
- ✓ Nos licenciados oficialmente, teríamos, **24.000**[15] "funcionários" activos na categoria dos registados pelas autoridades, em 2020, no território da **Província de Luanda**.

Um artigo da página electrónica da Embaixada de Angola na República de Portugal retoma uma entrevista do antigo Director do Instituto Nacional de Estatística (INE) e refere que Angola tenha no ano de 2020, cerca de, **28.359.634** habitantes, este dado é obtido através de projecções relativas aos dados do recenseamento realizado em 2014.

Recorrendo a analogia do número de veículos, em relação ao dos funcionários afectos a esta actividade para Luanda descritos nos dois pontos anteriores, simula-se por hipótese que metade destes números corresponda aos veículos a circular no restante território do país. Assim, teríamos os seguintes valores para o país:

Para simulação de dados estatísticos a nível nacional e na inexistência de indicadores, estabelece-se que no restante território do país estejam a funcionar a metade dos números da província de Luanda, isto é, **30.000 Veículo/província** dentre estes **4.000 veículos/província** estariam registados pelas autoridades, ou seja, **510.000 veículos** poderão estar em circulação em Angola e apenas

[14] O cálculo é estabelecido do seguinte modo: **E**stimativa de **V**eículos em **F**uncionamento (**EVF**) – 1ª Variável; **A**ctores **D**irectos (**AD**): (1) Motorista – (2) Falideiro – (3) Cobrador, correspondendo esta variável a 3. Assim a equação seria: **EVF** x **AD = X;** Isto é: **60.000 x 3 = 180.000** o mesmo raciocínio é válido para o valor calculado somente para os veículos oficialmente registados pela entidade responsável provincial**,** o Gabinete Provincial de Tráfego e Mobilidade.

[15] Igual a operação da referencia anterior.

68.000 devam estar oficialmente registados. Destes subentendem-se os seguintes dados[16]:

- ✓ Os actores directos efectivamente activos nesta equação seriam **(1) MOTORISTA – (2) FALIDEIRO – (3) COBRADOR**; Logo os **510.000 veículos** iriam corresponder a **8.670.000** pessoas efectivamente ligadas a actividade informal de transportação, em 2020, no restante território do **País**;
- ✓ Nos licenciados oficialmente, teríamos, **1.156.000** "funcionários" activos na categoria dos registados pelas autoridades, em 2020, no restante território do **País**.

Ou seja, o restante território do país, na base desta simulação estariam a funcionar **8.670.000** entre motoristas / falideiros / cobradores, no ano de 2020 dos quais apenas **1.156.000** estariam reconhecidos oficialmente pelas autoridades.

Tabela síntese:

Total Veículos Luanda	Total Veículos Registados Luanda	Total Motorista Falideiro Cobrador Luanda	Total (Registados) Motorista Falideiro Cobrador Luanda	Total Veículos Restante Território Nacional	Total Veículos (Registados) Nacional	Total M/F/C	Total M/F/C (Registados)
60.000	8.000	180.000	24.000	510.000	68.000	8.670.000	1.156.000

Os números aqui apresentados são simulações na base de indicadores aproximados fornecidos por pesquisas que abordam esta problemática, o que se poderá deduzir que os mesmos estejam muito acima dos referidos.

Estima-se que estejam em circulação em todo território nacional **570.000 veículos** dos quais eventualmente **80%** destes sejam da marca Toyota.

[16] Estes indicadores considera-se descontado os números da província de Luanda.

Os números obtidos por esta simulação definem o índice de grandeza referente ao universo de pessoas que estejam directamente ligados a actividade diária de funcionamento dos transportes de massas de gênese popular em Angola. Se for realizado um censo dirigido a este segmento, verificar-se-á, muito provavelmente que estes indicadores sejam muito maiores, daí a importância de se encontrar medidas de política visando alterar o paradigma do modo como as autoridades olham para esta actividade.

A exigência que tem sido feita pelas associações de transportação colectiva de passageiros de gênese popular, nomeadamente, a **Profissionalização da Classe** (Motorista, Falideiro – Motorista auxiliar e o cobrador) demonstra-se, pois, extremamente necessária.

5. CAMINHOS POSSÍVEIS VISANDO A PROFISSIONALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS RESULTANDO O INÍCIO DE PROCEDIMENTOS PARA A REGULARIZAÇÃO DESTA ACTIVIDADE

A complexidade deste segmento de serviços orienta a necessidade da colocação de caminhos possíveis que levem a efectiva **Profissionalização desta Classe**, sendo assim, a escolha de soluções possíveis deverão criar o ambiente propício para o início de um amplo processo de discussão para que se atinjam medidas de política assertivas que objetivem a sua concretização.

Estas medidas podem ser em duas vertentes:

A Primeira Vertente

Trabalhar legislação que regulamenta a actividade permitindo assim que todos os actores directamente ligados saibam de facto os seus direitos e deveres. O interesse das autoridades na resolução deste problema é o de resolver em

definitivo o relacionamento deficitário existente entre o Proprietário versus Motoristas, disponibilizando um pacote legislativo claro e pragmático.

A Segunda Vertente

Avaliação de medidas fiscais que sejam o suficientemente atrativas levando a adesão massiva dos actuais Proprietários a regularização do micro negócio, permitindo assim, as autoridades a aplicação de medidas legislativas de regulamentação que sejam eficazes e eficientes.

As duas vertentes são a matriz de abordagem a propor aos actores actuais deste segmento de negócio, sendo que **a sua resolução, beneficiará um número muito elevado de cidadãos, logo, com impactos positivos nas políticas de empregabilidade prometidas pelas autoridades**[17].

Importa ressaltar o potencial de integração do sector privado, nomeadamente, os grandes construtores de veículos nesta equação, ensaiando medidas de parceria público-privadas no apoio a todo o processo de regularização da actividade.

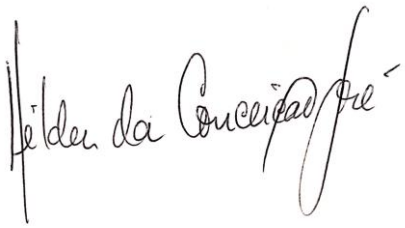
As autoridades poderão submeter propostas de parceria "inteligente", já que são enormes as áreas de externalidades que a actividade de transportação colectiva de gênese popular é capaz de gerar. Contudo, para que a adesão deste sector privado se concretize pode ser igualmente estudadas formas de medidas fiscais de atenuação, facilitando assim, a participação destes no processo de regularização.

---

[17] **Na eventualidade da aceitação do estudo desta reflexão, que estabelece medidas tendentes a profissionalização dos operadores dos transportes de massas de gênese popular que têm o potencial de trazer a formalização, isto é, a empregabilidade efectiva de cerca de 8.670.000 (oito milhões seiscentos e setenta mil) concidadãos em todo o território nacional, este indicador, está muito acima do valor da promessa eleitoral de 500.000 novos empregos no quinquênio 2017 - 2022. Notar que Esta reflexão apenas aborda a componente da regularização do serviço de Táxis vulgarmente designados por «Candongueiros», imagine-se o potencial de empregabilidade existente em outras actividades de gênese popular passíveis de regularização.**

Luanda, 28 de Novembro de 2020

O Autor



Hélder da Conceição José - Ph.D.

BIBLIOGRAFIA

- **Dicionário de Urbanismo** – FERRARI, Celson, 2004 – Câmara Brasileira do livro de São Paulo, DISAL Editora. Páginas 25, 39, 45, 49, 69, 73, 126, 308, 309, 385 e 393.

- **Passageiros de todos os Candongueiros uni-vos** – JOSÉ, Hélder, 2016, Sociologia urbana luandense pelo olhar de um passageiro, LEX DATA Editora.

- **ANATAXI** – Estudo sobre o mapeamento da Rede de Transportes Informais da Província de Luanda, do autor, 2017, GEOONETOP SA. Páginas 157 a 175.

- **Plano Director Geral Metropolitano de Luanda** – Governo da Província de Luanda, 2015, Volume Visão e Estratégias.

Hélder da Conceição José

Endereço do escritório:

Deolinda Rodrigues, Luanda, FILDA, Condomínio Vila de Luanda, Edifício Kwanza Sul, 1º Andar Luanda Tel:

Contacto:

Tel.: (+ 2 4 4) 923 956 707