

# ENTRAVES NA INTRODUÇÃO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO NO MUNICÍPIO DE LICHINGA

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.926112430098>

*Data de aceite: 17/10/2024*

### **Eusébio Pires Lourenço**

Estudante do Programa de Administração e Gestão de Negócios, Universidade Católica de Moçambique, Faculdade de Gestão de Recursos Florestais e Faunísticos, em Lichinga, Niassa, Moçambique

### **Viegas Wirssone Nhenge**

Docente da Universidade Católica de Moçambique, Faculdade de Gestão de Recursos Florestais e Faunísticos, em Lichinga, Niassa, Moçambique

**RESUMO:** O transporte público urbano de passageiros constitui um meio muito importante para mobilidade dos munícipes e desenvolvimento das Cidades. Acontece que na cidade autárquica de Lichinga, Província do Niassa, em Moçambique, não tem empreendedores privados que praticam o serviço em alusão, sendo este desenvolvido apenas pelas motorizadas (vulgo taxi mota), com o custo mínimo de 50 meticais por distância. O presente artigo científico visa analisar os entraves encontrados pelos potenciais empreendedores na introdução deste serviço naquela urbe. Trata-se de abordagem mista, através da

qual descreveu-se a situação de transporte público urbano; foram entrevistadas as autoridades intervenientes no transporte público e questionou-se os munícipes da autarquia sobre a problemática. Aferiu-se os seguintes entraves encontrados na introdução do transporte público urbano naquele Município: a falta de hábito dos munícipes; a falta de passageiros para o desenvolvimento de tal actividade; ausência de estratégias claras e concretas para o efeito; inexistência de incentivos aos transportadores para a prática de transporte público urbano; insuficiência de viaturas para a prestação de serviços e fraca persistência dos transportadores na introdução daquele serviço. Com efeito, sugere-se ao Conselho autárquico e ao governo central através da Direcção Provincial dos Transportes e Comunicações, a mobilização do transporte semi-colectivo de passageiros inter-distrital. Sugere-se ainda que a Associação dos Transportadores una os membros por forma a incrementarem o seu negócio disponibilizando suas viaturas.

**PALAVRAS-CHAVE:** Transporte Público Urbano; Município de Lichinga.

## OBSTACLES IN THE INTRODUCTION OF URBAN PUBLIC TRANSPORT IN THE MUNICIPALITY OF LICHINGA

**ABSTRACT:** Urban public passenger transport is a very important means of mobility for citizens and the development of cities. In the municipal city of Lichinga, in Niassa Province of Mozambique, there are no private entrepreneurs running the mentioned service. Lichinga city is dominated by motorbikes operators as daily taxis at a minimum cost of 50 meticaís per distance. This scientific article aims to analyze the obstacles encountered by potential entrepreneurs in introducing this service in Lichinga city. This research used a mixed approach to describe the situation of urban public transport. Authorities involved in public transport and residents of the municipality were interviewed to hear their views about the problem. The following obstacles found in the introduction of urban public transport in that Municipality were assessed: lack of habit among residents; the lack of passengers for the development of such activity; lack of clear and concrete strategies for this purpose; lack of incentives for transporters to use urban public transport; insufficient vehicles to provide services and poor persistence of transport companies in introducing that service. In fact, it is suggested to the Municipal Council and the central government, through the Provincial Directorate of Transport and Communications, the mobilization of semi-collective inter-district passenger transport. It is also suggested that the Transporters' Association unites members in order to increase their business by making their vehicles available.

**KEYWORDS:** Urban Public Transport; Municipality of Lichinga

### INTRODUÇÃO

Nos últimos anos, a Cidade autárquica de Lichinga tem vindo a conhecer um crescimento urbano notório, através da expansão de bairros, residências e o fluxo de movimentação de pessoas e bens. Diante do crescimento, há necessidade de assegurar o transporte público urbano para flexibilizar a movimentação de pessoas e bens de forma segura e com a tarifa acessível como acontece em outras autarquias do País.

A problemática foi identificada no momento em que na autarquia de Lichinga, a movimentação de pessoas e bens é feita por meio de moto táxi e o maior número de pessoas circulam a pé, visto que o custo de transporte de moto é caríssimo, onde o valor mínimo para uma distância de 7km é de cinquenta meticaís (50,00Mt). Vale salientar que, até neste momento, as motos táxi's constituem meio de transporte não seguro por vulnerabilidade de acidentes de viação e onerosos para passageiros.

Com o crescimento da Cidade, a demanda por parte de passageiros, isto é, estudante, funcionários, trabalhadores e outros aumentou bastante. Outrossim, o número de bairros e residências aumentou, tornando cada vez mais distante do Posto de trabalho, Escola, Universidade, Mercado, local de lazer entre outros, facto que dificulta a movimentação de pessoas com facilidade devido a falta de transporte público urbano.

De acordo o MTC (2014), o Ministério dos Transportes e Comunicações alocara ao Conselho Municipal da Cidade de Lichinga, dois (02) autocarros com a lotação de 90 lugares para o transporte público Urbano. Entende-se que a alocação daqueles meios tinha como objectivo movimentar as pessoas dentro do raio municipal. Infelizmente, aqueles meios só funcionaram por um período de 6 meses e paralisaram com a actividade.

Segundo o MTC (2019), o Ministério dos Transportes e Comunicações alocou à Província do Niassa 6 autocarros com a lotação de 90 lugares, sendo 50 sentados e 40 em pé. Para a sua gestão, o Ministério dos Transportes e Comunicações celebrou o contracto junto dos privados para o pagamento mensal da letra, pela importância de 54.350,00Mt. Para o exercício da actividade de transporte público urbano de passageiros, tinham sido concebidas rotas para circulação entre Governo e Associação dos Transportadores do Niassa (ATRAN). Dos 06 autocarros atribuídos pelo MTC à Província de Niassa, através da Direcção Provincial dos Transportes e Comunicações de Niassa, onde junto da ATRAN acordou-se que 02 autocarros deviam fazer a actividade meramente dentro do raio municipal. Destes autocarros só funcionaram por um período de 4 meses e os gestores paralisaram com a actividade.

Em 2023, a empresa Transportes Gaisse, tentou introduziu o transporte Público Urbano na Cidade de Lichinga com uma viatura de 30 lugares e por um período de 6 meses, a transportadora abandonou a actividade.

Este estudo tem como objectivo geral analisar os entraves encontrados pelas iniciativas público-privadas na introdução de transporte público urbano no Município de Lichinga. Este objectivo desdobrou-se nos objectivos específicos seguintes: descrever a situação de transporte público urbano em Moçambique; entrevistar as autoridades intervenientes no transporte público na Província de Niassa; questionar os munícipes da Cidade de Lichinga, e; aferir os entraves encontrados pelas iniciativas público-privadas na introdução de transporte público urbano no Município de Lichinga.

Os autores entendem que com este artigo, pode ajudar as autoridades intervenientes na área de transporte rodoviário a desenhar estratégias claras e concretas de modo a encontrar o meio termo para o desenvolvimento integrado do transporte público urbano de semi-colectivo de passageiros, na Autarquia de Lichinga que satisfaça todas as partes interessadas.

Para a ATRAN, o artigo pode despertar a oportunidade de negócio dentro do município, para além do exercício da actividade inter-distrital de passageiros.

Em relação a sociedade em geral, a importância deste artigo, permite compreender as vantagens do uso de transporte público urbano nas suas deslocações a diversos pontos dentro do Município de Lichinga.

No âmbito académico, este artigo pode servir como acervo para novas pesquisas relacionadas com essa temática.

Como residentes da Autarquia de Lichinga, os autores vivem e convivem diariamente as dificuldades que os munícipes enfrentam ao se deslocarem ao trabalho, as escolas, aos mercados, aos passeios e assim por diante.

Como se referenciou na contextualização, na Cidade de Lichinga, têm aparecido iniciativas potenciais empreendedores do ramo para a introdução de transporte público urbano, porém as mesmas terminam fracassando, por um lado.

Por outro lado, no sector privado constata-se o aumento diário de frotas de viaturas de transporte rodoviário de passageiros e até as outras viaturas de transporte semi-colectivo de passageiros ficam parquoadas nos terminais no âmbito de cumprimento da escala de trabalho para as rotas inter-districtais. Paradoxalmente, a movimentação dos munícipes aos seus destinos no seu dia-a-dia é feita a pé ou através de moto táxi's cujo a tarifa é altíssima. Diante deste paradoxo, surge a seguinte questão: **Quais os entraves para introdução de transporte público urbano no Município de Lichinga?**

No âmbito da problemática apresentada acima, seguem as perguntas de pesquisa seguintes: a) Qual é a situação de transporte público urbano em Moçambique? b) Qual é a sensibilidade das autoridades intervenientes no transporte público na Província de Niassa? c) Qual é a sensibilidade dos munícipes da Cidade de Lichinga em relação a introdução de transporte público urbano na Cidade de Lichinga? d) Quais são os entraves encontrados pelas iniciativas público-privadas na introdução de transporte público urbano no Município de Lichinga?

No âmbito da problemática apresentada acima, seguem as hipóteses seguintes:

$H_0$ : Os transportadores públicos da Província do Niassa não tem incentivos para a prática de transporte semi-colectivo urbano no Município de Lichinga;  $H_1$ : As autoridades intervenientes no transporte público na Província do Niassa não possui estratégias claras e concretas para o desenvolvimento do transporte semi-colectivo urbano;  $H_2$ : Os potenciais utentes de transporte semi-colectivo urbano no Município de Lichinga não têm conhecimento dos benefícios deste meio;  $H_3$ : O fracasso do transporte semi-colectivo urbano no Município de Lichinga tem a ver com a questão cultural.

O desenvolvimento deste estudo, receorreu-se à abordagem mista (qualitativa e quantitativa) ou multimétodo. Qualitativa, conduzida por meio de entrevista semi-estruturada e quantitativa, por meio de um questionário. Quanto ao tipo de pesquisa foi exploratória e explicativa. Para responder o problema levantado, foram colectados os dados primários como entrevista, questionário e observação e os seguintes dados secundários: análise documental de relatórios, livros, artigos científicos e outros materiais.

O questionário foi considerado devidamente elaborado visto que obedeceu dois aspectos muito importantes: validade e confiabilidade. Para o efeito foi usado o coeficiente alfa de cronbach. Segundo Cortina (1993) o coeficiente alfa é: certamente uma das ferramentas estatísticas mais importantes e difundidas em pesquisas envolvendo a construção de testes e sua aplicação. E Leontitsis (2007) o alfa é estimado considerando-

se X como sendo uma matriz do tipo (n x k), que corresponde às respostas quantificadas de um questionário. Cada linha da matriz X representa um indivíduo enquanto cada coluna representa uma questão. As respostas quantificadas podem estar em qualquer escala. Dessa forma, o coeficiente alfa de Cronbach é mensurado conforme a Equação:

$$\alpha = \frac{k}{k - 1} \left[ \frac{\sigma_t^2 - \sum_{i=1}^k \sigma_i^2}{\sigma_t^2} \right]$$

Onde  $\sigma_t^2$  é a variância de cada coluna da matriz X, ou seja, é a variância relacionada a cada questão da matriz X, e  $\sigma_i^2$  é a variância da soma de cada linha da matriz X, ou seja, é a variância da soma das respostas de cada indivíduo. O autor observa que o valor de k deve ser maior que 1, para que não haja zero no denominador e n deve ser maior do que 1 para que não haja zero no denominador no cálculo do  $\sigma_i^2$  e do  $\sigma_t^2$ .

Reliability Statistics		
Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.869	.884	6

Resultado de Alfa de Cronbach

Fonte: Autores (2024) (2024)

O resultado obtido de Alfa de Cronbachs é de 0,869. Assim, tendo em conta que o valor mínimo de Alfa de Cronbach é de 0,7 para a aceitabilidade do questionário, logo, o questionário é válido e confiável.

Como a pesquisa foi mista, a população em estudo estava composta por funcionários do Conselho Autárquico de Lichinga, Direcção Provincial de Transportes e Comunicações, Associação dos Transportadores Rodoviários de Niassa e Municipais da Cidade de Lichinga.

Como o estudo é limitado a uma situação específica, os participantes foram selecionados por meio de uma amostragem não probabilística.

Designação	População		Amostra	
	Quantidade	Porcentagem	Quantidade	Porcentagem
Conselho Municipal da Cidade de Lichinga	490	0,345	01	0,404
Direcção Provincial dos Transportes e Comunicações de Niassa	25	0,017	01	0,404
Associação dos Transportadores Rodoviários de Niassa	39	0,027	03	1,239
Outros Municipais da Cidade de Lichinga	141.170	99,609	242	97,975
Total de Municipais X	141.724	100%	247	100%

Tabela de Amostra

Fonte: Autores (2024)

Assim, para efeitos de análise estatística foram consideradas 242 respostas do inquérito e 5 respostas das entrevistas válidas. Os dados foram processados através do *Statistical Package for Social Science for Windows (SPSS)*, um software estatístico que permite a utilização de dados em diversos formatos para gerar relatórios, calcular estatísticas descritivas, conduzir análises estatísticas complexas e elaborar gráficos.

## REVISÃO DA LITERATURA

O transporte público (colectivo ou individual) urbano tem como finalidade permitir a movimentação de pessoas e bens de um ponto para o outro.

Segundo Bertucci (2011), considera transporte público,

um serviço fundamental para permitir o acesso às necessidades básicas do cidadão moderno, que precisa deslocar-se de um ponto a outro. Para que a cidade funcione bem é preciso que o transporte seja eficiente. Quanto menor o tempo de deslocamento, mais liberdade uma pessoa terá para realizar outras actividades, produtivas ou não. Além disso, quanto mais agradável o meio de transporte, maiores os benefícios directos para o cidadão ao longo do percurso realizado (p. 29).

De acordo o autor o transporte público transforma as cidades e a vida da população ao estimular o desenvolvimento e crescimento económico. Promove um estilo de vida sustentável e melhoria da qualidade de vida. O transporte público urbano é usado em áreas que foram concedidas aos Conselhos Autárquicos para facilitar a movimentação de pessoas e bens.

Segundo Torres, Silveira e Padilho (2020) o transporte é definido como a deslocação, seja de pessoas e/ou bens, de um lugar para outro, ao longo de um percurso, durante um certo período de tempo (p. 20).

Como se pode depreender, utiliza-se o termo transporte para designar a deslocação para o trabalho, escola, para actividades de lazer, compras, a deslocação de encomendas e cargas diversas e outro gama de fenómenos semelhantes e de evidente importância na vida quotidiana.

De acordo com Soares (2013) o campo de transporte apresenta diversas características a nível de infraestrutura, veículos e operações comerciais:

- **Infraestrutura de transporte:** modais de transportes (rodoviário, ferroviário, aéreo, aquaviário e dutoviário) e os terminais como: Estradas; Aeroportos; Estações ferroviárias; Portos; Terminais de autocarro, e todo o tipo de equipamento similar.
- **Veículos:** Automóveis; Bicicletas; Autocarros; Comboios; Aviãos; Canoa; As próprias pessoas ou animais quando viajam a pé.
- **Operações comerciais:** o propósito comercial da operação do veículo na rede dentro de um conjunto de procedimentos especificados para o propósito desejado, incluindo o ambiente legal (leis, códigos, regulamentos, etc.).

O pano de fundo do presente artigo científico é o transporte rodoviário, com enfoque ao transporte público urbano.

O transporte rodoviário, classifica-se em duas categorias, a saber: Transporte particular-sem fins lucrativos; transporte público - com fins lucrativos.

Segundo Site et al (2006), quando falamos de transporte urbano,

referimo-nos ao transporte de passageiros e mercadorias em que a origem ou o destino da viagem é realizada dentro de uma área urbana pré-definida. O caso mais frequente é a totalidade da viagem ocorrer em espaço urbanizado e perfazer menos de 15 km (p. 62).

O transporte urbano permite o acesso a serviços essenciais, como educação, saúde, trabalho e lazer, de forma rápida e segura. Este, promove o desenvolvimento econômico, social e ambiental de uma cidade a partir da movimentação de pessoas, bens.

Segundo Ghidini (2015) os modos de transporte urbano, classifica-se em:

- I. **Transporte urbano de passageiros:** trata-se de um transporte público não individual, realizado em áreas urbanas, com características de deslocamento diário dos cidadãos;
- II. **Transporte público colectivo de passageiros:** trata-se de um sistema de transporte para passageiros por conjuntos de viagens em grupos para uso pelo público geral, normalmente administrados em horários programados, operados em rotas estabelecidas e que cobram uma taxa por cidade;
- III. **Transporte individual de passageiros/transporte público individual e transporte privado individual:** trata-se do transporte realizado sem fins comerciais, desde que comprovadamente os passageiros mantenham vínculo empregatício ou familiar com o transportador.

**Procura de transporte:** Uma das maiores lacunas de informação encontradas no sector de mobilidade urbana em Moçambique é o conhecimento sobre as necessidades e hábitos da população em relação ao transporte.

De acordo Macamo et al (2023) os chapas são conhecidos oficialmente como,

“transporte semicolectivo” e, com os “*MyLoves*”, são equiparados, a nível internacional, com a categoria de “paratransit” ou “transporte informal”. São considerados chapas todas as viaturas fechadas de pequenas e médias capacidades para transporte de passageiros de operação privada. Estas viaturas atendem a redes tanto urbanas como interurbanas, inter-provincial ou internacional. São maioritariamente viaturas importadas e cujas características são alteradas para comportarem assentos e permitirem o transporte de pessoas, na modalidade de rent-a-car, transportes de passageiros e transporte escolar. A tripulação dos chapas urbanos é composta por um motorista e um cobrador situado na porta de acesso dos passageiros (p. 77).

O transporte semi-coletivo de passageiros pode transportar pessoas e suas bagagens. Estas viaturas têm sido extremamente eficazes nos percursos até às localidades de densidade média.

### Macamo et all (2023) as viaturas de menor capacidade,

são conhecidas como chapas de 15L (15 lugares); as viaturas de média capacidade são designadas como chapas de 26L (26 lugares). Os chapas de 15L (15 lugares), dado o seu menor tamanho são mais rápidos e conseguem realizar mais viagens diárias, porque realizam manobras mais flexíveis (embora muitas vezes ilegais e perigosas), e facilmente usando vias alternativas, conseguem contornar os picos de tráfego intenso nas horas de ponta. O nome original é "chapa 100" e aparece em finais dos anos 80 e princípios dos anos 90 devido a falta de capacidade das empresas públicas de transporte de atender à procura (p. 78).

Segundo Macamo et all (2023) inicialmente, o transporte urbano de passageiros era feito em carinhas de caixa aberta que depois foram cobertas de lona ou chapa de zinco e começaram a fazer o transporte de passageiros nas Cidade de Maputo e Matola. Um cobrador bate a chaparia do carro para sinalizar ao motorista a paragem e o arranque; o mesmo grita aos potenciais passageiros ao longo da via anunciando a sua rota/destino e o preço.

### Para Macamo et all (2023) as carrinhas abertas ou vulgarmente chamadas MyLove

são viaturas de carga de mercadoria de caixa aberta (geralmente de até 4 ton). Este tipo de transporte é de facto o chapa 100 original que tiveram origem nos anos 80 e 90; foram quase erradicadas nos anos 2000 pelos chapas de caixa fechada ou mini-bus até que voltaram a aparecer em 2010 rebatizadas como *MyLove*. O termo surge pelo facto de que, uma vez não tendo estrutura para o transporte de pessoas, os passageiros se fazem transportar em pé e abraçados (necessariamente) uma às outras para não caírem (p. 81).

Os *MyLove* têm demonstrado maior capacidade e flexibilidade para funcionar em bairros de difícil acesso, com baixa densidade de população.

Para que uma política de movimentação funcione efectivamente é necessário mudar os hábitos dos indivíduos.

### Para Bertucci (2011), boa política de mobilidade consistiria:

- Em primeiro lugar, é necessário o investimento no transporte colectivo de qualidade e em quantidade no menor prazo possível e não a expansão vagarosa das linhas do meio de transporte.
- Em segundo, é necessária a realização de campanhas de conscientização, informando a população sobre os benefícios individuais e colectivos do transporte público. Isso implica divulgação por meio de diversos meios de comunicação (televisão, rádio, cartazes e panfletos); a realização de campanha nas escolas e em órgãos públicos.
- Por fim, um planeamento de transporte público deve ser harmonizado com um plano de ocupação adequado. Parte da população tem ido cada vez para mais longe dos centros, em busca de condomínios que oferecem espaços de lazer privados, o que torna a tarefa de ofertar um sistema de transporte público mais difícil e onerosa.

De acordo com as políticas mencionadas acima, é evidente que a mudança de hábito nessa ordem deve ser significativa e exigir forte vontade política. As grandes cidades têm muitos obstáculos para uma reestruturação do espaço urbano, o que torna difícil tomar medidas drásticas.

A rede de estradas na Cidade de Lichinga, ainda necessita de investimentos substanciais para permitir a movimentação das viaturas na Cidade. Embora o governo continue investindo, ainda há muito trabalho a fazer não apenas na manutenção e reabilitação, mas também na abertura de novas vias de acesso.

Os serviços públicos de transporte de passageiros nas principais cidades moçambicanas são prestados essencialmente por pequenos operadores do sector privado, que utilizam viaturas comumente conhecidas como 'chapas', na sua maioria mini-autocarros de 15 lugares, e um menor número de veículos de 25 lugares.

De acordo Araújo (2010), os reguladores dos transportes dos países em desenvolvimento têm que ter em conta os seguintes tópicos:

- **Organização:** a tendência de descentralização da responsabilidade do governo central para o municipal tem por objectivo incentivar a gestão local e melhorar a eficiência do sistema.
- **Planeamento e financiamento do transporte:** a falha do planeamento urbano de transporte é um dos maiores problemas nos países pobres. Outra falha de planeamento importante é a falta de coordenação entre os sectores público e privado;
- **Competição e regulamentação:** a entrada de privados no mercado, por incapacidade dos Estados em subsidiar as empresas públicas de transporte, tem originado um aumento da competitividade.
- **Propriedade e financiamento:** a predominância do sector informal tem ocorrido quando o Estado deixa de financiar convenientemente o sector público, sem permitir a correcção de tarifas inapropriadas. O sector privado, sem responsabilidades sociais e na falta de legislação e fiscalização adequadas, não é seduzido a investir em veículos em melhores condições e de maior dimensão.
- **Tarifas:** a aplicação de tarifas irrealistas tem sido frequentemente a causa do insucesso das empresas públicas, uma vez que, na falta de subsídios suficientes, acaba por piorar o serviço já que afecta a manutenção e reparação dos veículos e, eventualmente, inviabilizando também a sua renovação.
- **Regulação do estado dos veículos:** os veículos utilizados, tanto pelo sector formal como pelo informal, são regularmente adquiridos em segunda-mão e sujeitos a uma manutenção deficiente.

Segundo Gwilliam (2002) o transporte público urbano pode, contudo, ser instrumentalizada com sucesso no combate às assimetrias sociais, desde que tidos em conta alguns princípios orientadores:

- A tarifa deve ser cobrada de acordo com os custos operacionais, quer para assegurar a eficiência, quer de forma a gerar uma base financeira estável;
- As restrições ao sector informal podem prejudicar ainda mais os utentes cativos deste transporte;
- A ausência de concorrência no transporte público aumenta custos e reduz oferta.

No que tange a tarifa, segundo Macamo et al (2023) diz que os preços de transporte rodoviário de passageiros, são determinados pelos Municípios após consultar ou negociar com os operadores. Nas rotas mais compridas existem diferentes preços segundo a distância entre as paragens de subida e descida (p. 76).

Em conformidade os autores, a tarifa a aplicar resulta da negociação entre o município e operadores, sendo implementada após a aprovação da mesma.

Segundo Araújo (2010) a falta de acesso de infra-estruturas básicas, tais como transportes, estradas, e água, é uma das características predominantes das pessoas pobres (p. 48).

O autor afirma que é possível chegar à conclusão de que a melhoria das condições de transporte para a população mais pobre terá um efeito na redução da própria pobreza. Assim, o transporte público urbano tem o potencial de reduzir tanto de forma directa, suprimindo os requisitos de acessibilidade dos mais pobres, quanto de forma indirecta, estimulando a economia por meio de incentivos fiscais.

Segundo Gwilliam (2002) a actual política de transporte urbano recentemente implementada, cada município é responsável pela gestão da mobilidade dentro do seu próprio espaço administrativo (p. 23).

Portanto, esta divisão deve ser respeitada no âmbito deste trabalho. A jurisdição só deve abranger os movimentos intramunicipais, pois os municípios não podem servir como barreiras virtuais para os transportes pertencentes aos municípios vizinhos.

## ANÁLISE E INTERPRETAÇÃO DE DADOS

### Sensibilidade da Direcção Provincial dos Transportes e Comunicações de Niassa

Questões	Respostas	Entrevistado
1. Porque é que os transportadores rodoviários de passageiros inter-distritais, residentes na Cidade de Lichinga, não introduzem o transporte público urbano?	Não introduzem por falta de hábito e união entre os transportadores residentes. O serviço público de mobilidade urbana não deve ser feito com uma ou duas viaturas. Na fase inicial, devem ser 10 viaturas do tipo minibus com a lotação de 15 lugares.	
2. Porque é que os transportadores rodoviários de passageiros na Província do Niassa, preferem mais praticar o transporte público inter-distrital do que o transporte público urbano?	Preferem mais o transporte público inter-distrital de passageiros, por questões de hábito. Quando o transportador realiza o inter-distrital ficou na sua mente a projecção da receita a arrecadar, despesas a realizar e o saldo (ganho). Enquanto que para a prática de TPUSP carece de um exercício que leva o seu tempo para ter a noção da receita a arrecadar, despesas e saldo (ganho). Isso acontece devido a falta de experiência na actividade. Os que tentaram praticar a actividade há anos e em momentos diferentes, infelizmente, o fizeram com uma única viatura e não havia o movimento de vai e vem das viaturas fazendo a mobilidade urbana, facto que não respondeu a demanda dos municípios. O passageiro não tinha paciência em esperar uma única viatura que nem sabia a hora em que voltaria a passar naquela via.	
3. Porque é que no Município da Cidade de Lichinga não existe o transporte público urbano semi-colectivo de passageiros?	Não existe por vários motivos, de entre eles: falta de aderência dos municípios porque a viatura levava muito tempo nas paragens. Por conta disso, os passageiros ficavam impacientes, desciam do carro e tomavam moto táxi ou continuavam apenado aos seus destinos. Como consequência disso, o rendimento cada vez mais tornava fraco ao ponto de não conseguir abastecer a viatura e ou adquirir os acessórios; insuficiências de viaturas para satisfazer as preocupações dos municípios; falta de união dos transportadores residentes para abraçar a actividade, visto que em outras Províncias os serviços de transporte público são fornecidos principalmente por pequenas empresas do sector privado, que operam com "chapas", que são mini-autocarros de 15 lugares e até 26 lugares. O Governo tem vindo a investir com autocarros de lotação entre 50 à 90 lugares para prestação dos serviços nesta urbe, mas devido há vários factores de entre eles, falta de passageiros, insuficiência de viaturas para diminuir o tempo de espera nas paragens, despesas elevadas em combustível e acessórios levou a fracassar a prestação desses serviços. O fracasso começa a se sentir a partir do primeiro investimento em 2010, quando o Governo Central (MTC) alocou a Província de Niassa 02 autocarros, para a mobilização urbana sob gestão do CMCL. O episódio repetiu-se em 2019 aquando da alocação dos autocarros pelo Governo Central (MTC) a esta Província de Niassa, onde a estratégia foi de adjudicar ao sector privado para a gestão dos autocarros no exercício de actividade de TPUSP, mediante a celebração de um contracto com o Governo Central (FTC-MTC). Pela reflexão feita sobre a matéria, para a introdução de transporte público urbano de passageiros, no mínimo devem ser 10 viaturas, lotação de 15 lugares, com preço máximo de 15,00Mt, horário de circulação, paragens devidamente identificadas, publicitar os serviços aos municípios e tempo de espera na paragem não superior a 5 minutos.	
4. Quais são os entraves encontrados pelas iniciativas público-privadas na introdução de transporte público urbano no Município de Lichinga.	Os entraves primaram pela fraca aderência dos passageiros, menor receita em relação as despesas, maior tempo de espera nas paragens, insuficiência de viaturas para a prestação de serviço, elevado custo e falta de persistência dos transportadores.	Direcção Provincial dos Transportes e Comunicações de Niassa

<p>5. Que estratégias se pode implementar para estancar os entraves para a introdução de transporte público urbano, no Município de Lichinga?</p>	<p>Continuar a sensibilizar os transportadores residentes para introduzir o TPUSP, com um mínimo de 10 viaturas; Publicitar a actividade antes da implementação; Chamadores ao amor de serviço; Estabelecimento do horário de circulação; Tabela de preço do transporte urbano, com uma taxa máxima de 15,00mt. Na fase piloto, isentar a obrigatoriedade das taxas de licenciamento e outras até que se efective a actividade.</p>	
<p>6. Qual é o plano da Direcção Provincial dos Transportes e Comunicações de Niassa, para reintrodução do Transporte Público Urbano de Semi-colectivo de passageiros?</p>	<p>Prover os serviços de transportes Urbanos, adquirindo novos autocarros com a lotação de 26-30 lugares, para todos Conselho Autárquico de Niassa, em particular na Cidade de Lichinga. Subsidiar os transportadores privados com a iniciativa em realizar a actividade de mobilidade urbana, através do MTC.</p>	
<p>7. Quantas viaturas licenciadas existem na Província de Niassa para o exercício de actividade de transporte inter-distrital de passageiros? a) Quantas viaturas pertencem aos transportadores residentes na Cidade de Lichinga? b) Das viaturas pertencentes aos transportadores residentes em Lichinga, quantas operam em cada rota? c) Como tem sido a operacionalização diária das viaturas em cada rota?</p>	<p>Para o exercício da actividade de transporte inter-distrital de semi-colectivo de passageiros estão licenciadas 205 viaturas ao nível da Província. Das 205 viaturas, 159 viaturas pertencem aos transportadores residentes na Cidade de Lichinga e elas encontram -se distribuídas nas seguintes rotas: Lichinga – Cuamba (67 viaturas), Lichinga- Mandimba (7 viaturas), Lichinga- Marrupa (16 viaturas), Lichinga-Majune (4 viaturas), Lichinga- Chimbunila (05 viaturas), Lichinga-Sanga (31 viaturas), Lichinga-Lago (24 viaturas), Lichinga-Maniamba (3 viaturas) e Lichinga-Maúa (02 viaturas), totalizando 159 viaturas. As rotas cujo número de viaturas é maior o seu funcionamento é mediante a escala e bicha. E na rota Lichinga-Marrupa são 18 viaturas e a sua funcionalidade é mediante a escala. Em relação a operacionalização diária das viaturas, elas funcionam em escala e bicha, ora vejamos: na rota Lichinga- Cuamba - Lichinga, são 67 viaturas sendo 21 viaturas de lotação entre 29-90 lugares e 46 viaturas com a lotação entre 15 -16 lugares. Na rota Lichinga-Marrupa, são 18 viaturas, sendo 14 viaturas de lotação de lotação entre 26-90 lugares e 4 viaturas com a lotação de 15 lugares. Operacionalização: a operacionalização das viaturas é mediante o cumprimento da escala e bicha. Na rota Lichinga -Cuamba, o carregamento primário prioriza-se as viaturas de lotação igual ou maior a 29 lugares e abaixo desta, deve obedecer a bicha segundo a organização de ÁTRAN. Naquela rota diariamente, entram em movimento 8 viaturas, sendo 4 em cada sentido e o repouso involuntário é de 8 dias para cada transportador. Por dia ficam parqueadas 59 viaturas da rota Lichinga- Cuamba. Para a rota Lichinga-Marrupa, o cumprimento da escala e bicha é de um período de 16 dias.</p>	

Fonte: Autores (2024)

## Sensibilidade do Conselho Autárquico da Cidade de Lichinga

Questões	Respostas	Entrevistado
1. Porque é que os transportadores rodoviários de passageiros inter-districtais, residentes na Cidade de Lichinga, não introduzem o transporte público urbano?	<p>É preocupação do Conselho Municipal da Cidade de Lichinga, para além de que é actividade do Conselho Autárquico prover o transporte público Urbano de Semi-colectivo de passageiros aos seus municípios. Não se efectua devido as características da própria Cidade. A Cidade está conhecendo actualmente o processo de expansão e vai mais que 15 km e que necessitará o transporte Público Urbano.</p> <p>No passado, o Conselho Municipal recebeu 02 autocarros para o exercício do transporte público urbano. Acontece, porém, que as viaturas eram de grande lotação 85 lugares, grande calibre em termos de consumo de combustível e peças sobressalentes. Com a demanda de uso da utilização dos municípios que era reduzida foi se ver que a actividade era de sacrifício, não rendia e nem devolvia o que se gastava, tendo se paralisado com a actividade. Momento depois, optou-se por um pequeno machibombo de 29/32 lugares a sustentabilidade continuou a mesma onerosa, fracassada.</p>	CMCL
2. Porque é que os transportadores rodoviários de passageiros na Província do Niassa, preferem mais praticar o transporte público inter-districtal do que o transporte público urbano?	Pode ser por questões de hábito. O Conselho Municipal já fez apelo a todos transportadores que podia abraçar esta actividade. Até um e outros transportadores residentes em Lichinga já tentaram exercer a actividade e foram encontrar a mesma situação de não render nos seus carros.	
3. Porque é que no Município da Cidade de Lichinga não existe o transporte público urbano semi-colectivo de passageiros?	Não existe pela falta de rendimento por parte dos implementadores. Pese embora, o fracasso por um lado ter em conta com a insuficiência de viaturas porque os iniciantes o fizeram com uma viatura, máximo 2 viaturas para todas as rotas. Era m único carro de ponta para outra ponta da cidade e depois as pessoas não tinham paciência de aguardar por um determinado tempo, por exemplo, uma hora, duas horas, porque o carro foi por outro lado da Cidade. Exemplo, do Cenrto da Cidade para Escola Secundaria Cristiano Paulo Taimo. O CMCL já realizou esta actividade só que parou pelo factor de dificuldades em obter as peças sobressalentes e com a insustentabilidade da actividade acabou parando e avariando, também, os próprios carros sem o próprio rendimento.	
Quais são os entraves encontrados pelas iniciativas público-privadas na introdução de transporte público urbano no Município de Lichinga.	Falta de aderência por parte dos municípios da Cidade de Lichinga, fazendo com que fracasse a actividade, viaturas de maior lotação e calibre maior para o consumo de combustível e falta de paciência dos passageiros nas paragens devido ao maior tempo de espera.	
Que estratégias se pode implementar para estancar os entraves para a introdução de transporte público urbano, no Município de Lichinga?	Aparecimento de um corajoso que possa investir e exercer essa actividade com afinco. Introduzir um número de 15 viaturas para circulação simultâneo. O transporte público urbano tem que ser de troca, sai um, entra o outro, e vice-versa, mais que 10 minutos o passageiro fica impaciente por aguardar um único carro.	
Qual é o plano do Conselho Autárquico de Lichinga, para reintrodução do Transporte Público Urbano de Semi-colectivo de passageiros?	<p>A existência do Transporte Público Urbano de semi-colectivo de passageiros é uma preocupação do Conselho Municipal da Cidade de Lichinga, uma vez que se trata de actividade deste sector, em prover o transporte público urbano de passageiros aos seus municípios.</p> <p>Neste contexto, o Conselho Municipal da Cidade de Lichinga, elaborou um projecto denominado Eti-Municipal – empresa Municipal de transporte rodoviário para oferecer os serviços de transporte público urbano de semi-colectivo de passageiros, porém sobre a administração privada com Estatuto e Regulamento próprio. O projecto é de 25 autocarros com a lotação de 15-32 lugares, para circular ao longo do raio municipal. O projecto foi aprovado pela Assembleia Municipal e do momento o Conselho Municipal está a procura de um parceiro para o seu financiamento.</p> <p>Como estratégia para aderência dos municípios nesses serviços, após o financiamento do projecto, o CMCL poderá publicitar os meios circulantes, as rotas, o horário, a tarifa para o domínio dos municípios. Igualmente, poderá sensibilizar aos municípios através de palestras para aderirem aos meios. Também, vai contractar chamadores proveniente de Namulpa, com larga experiência na área para angariação dos passageiros.</p> <p>Para além do projecto em manga, o CMCL está aberto para qualquer parceria que queira introduzir o transporte público urbano de passageiros.</p>	

Fonte: Autores (2024)

## Sensibilidade da Associação dos Transportadores Rodoviários de Niassa

Questões	Respostas	Entrevistado
1. Porque é que os transportadores rodoviários de passageiros inter-distritais, residentes na Cidade de Lichinga, não introduzem o transporte público urbano?	Não introduzem o TPUSP devido a própria localização da cidade, as vias de acesso porque o passageiro quer ser levado até na sua casa. Por outro, os passageiros optam mais moto-táxi porque o passageiro é levado até a sua residência e como consequências o TPUSP não é aderido pelos munícipes.	Vice-Presidente dos Transportes de passageiros
	Os passageiros optam mais moto-táxi do que viatura como consequências o TPUSP sai em desvantagem ficando sem rendimento.	Presidente de mesa e Transportador que tentou introduzir o TPUSP
	Na cidade de Lichinga, os transportadores não querem introduzir pelo historial dos outros que já o fizeram sem sucessos. Cinco transportadores e uma instituição pública que de forma faseado o fizeram, isto é, em anos diferentes e de forma singular tentaram introduzir o transporte público urbano de semi-colectivo de passageiros sem sucessos, a saber: Transporte Wemba, Transporte Champion, Transporte Dias, Transporte Rui, Transporte Gaisse e CMCL. Acontece que os que tentaram praticar essa actividade, o fizeram com uma viatura facta que tornou impossível para responder a demanda dos munícipes. O transportador com pretensão de realizar o TPUSP deve no mínimo, possuir 6 viaturas, para fazerem cruzamento, nenhum passageiro que pode manter -se na paragem por um tempo de 2 horas aguardando aquela que foi em direcção à Massengere, por exemplo, no máximo o passageiro deve aguardar na paragem por um tempo de 5 minutos. Se aparecer alguém com capacidade de investir em 8 ou 10 viaturas fazendo vice-versa as pessoas vão aderir os meios de transporte.	1º Transportador da Província de Niassa
2. Porque é que os transportadores rodoviários de passageiros na Província do Niassa, preferem mais praticar o transporte público inter-distrital do que o transporte público urbano?	O transporte inter-distrital tem vantagem e os transportadores já habituaram, pese embora ficar a espera pela escala por um período de 8 ou 16 dias. A ATRAN organizou os transportadores em escala por serem muitas viaturas para o transporte inter-distrital, cada transportador conhece a sua posição, ou seja, o seu dia para carregar passageiros. O transportador quando vai ao Parque tem a projecção da receita (ida/volta) por arrecadar, cujo a mesma servirá para manutenção da viatura, salário para o motorista, cobrador e o proprietário. O interesse do transportador é ter ganhos, enquanto que no TPUSP há incerteza de ganho, senão dos prejuízos (manutenção e combustíveis).	Vice-Presidente
		Presidente de Mesa e Transportador que tentou introduzir o TPUSP 1º transportador do Niassa
3. Porque é que no Município da Cidade de Lichinga não existe o transporte público urbano semi-colectivo de passageiros?	Na Cidade de Lichinga não existe o transporte público urbano de semi-colectivo de passageiros porque sempre que se implementa o TPUSP regista-se fraca aderência de passageiros e consequentemente baixa receita.	Vice-Presidente
	Na Cidade de Lichinga, não existe devido a falta de plano e organização.	Presidente de Mesa e Transportador que tentou introduzir o TPUSP
	Na Cidade de Lichinga não existe o transporte público urbano de semi-colectivo de passageiros porque nenhum transportador reúne condições para aquisição de 5 ou 6 viaturas de 15 – 30 lugares. A ATRAN tentou reunir para encontrar solução não foi possível.	1º Transportador da Província de Niassa
4. Quais são os entraves encontrados pelas iniciativas público-privadas na introdução de transporte público urbano no Município de Lichinga.	Falta de passageiros.	Vice-Presidente
	Fraca receita em detrimento das despesas.	Presidente de Mesa e Transportador que tentou introduzir o TPUSP 1º Transportador da Província de Niassa

<p>5. Que estratégias se pode implementar para estancar os entraves para a introdução de transporte público urbano, no Município de Lichinga?</p>	<p>O Governo deve adquirir 12 ou 14 minibus para o exercício da actividade rotineira e distribuir em todas as vias da Cidade de Lichinga (Centro da Cidade-Mitava; Centro da Cidade Massengere; Centro da Cidade-Lulimile; Centro da Cidade - UniRovuma), só assim, os municípios iriam habitar. Antigamente, os municípios não tinham hábito de usar moto táxi, hoje, trata-se do meio mais usado nas deslocações, embora com preços altos, onde o mínimo é 50,00Mt. Para um singular adquirir 10 viaturas do tipo minibus não é fácil. Melhorar as vias de acesso.</p>	<p>Vice-Presidente</p>
	<p>Aquisição de viaturas com a lotação entre de 15 à 30 lugares, um número 8 viaturas. Na primeira fase, os transportadores devem ser subsidiados para minimizar as despesas, por um período de pelo menos 02 meses ou até que os municípios habituem o uso do TPUSP. Por outro lado, o Governo devia adquirir viaturas elétricas que não necessita de muitas despesas em termos de manutenção. As viaturas elétricas não gastam combustível.</p>	<p>Presidente de Mesa e Transportador que tentou introduzir o TPUSP</p>
	<p>Mobilização de um investidor que pode adquirir 10 viaturas do tipo minibus com a lotação de 15-30 lugares. Adquirida esta quantia de viaturas vai minimizar o tempo de espera dos passageiros nas paragens, em pelo menos 10 minutos e a população vai habitar.</p>	<p>1º Transportador da Província de Niassa</p>
<p>6. Qual é o plano da Associação dos Transportadores Rodoviários de Niassa, para reintrodução do Transporte Público Urbano de Semi-colectivo de passageiros?</p>	<p>Não existe um plano concreto, mas nos encontros havidos na ATRAN tem se sensibilizado os transportadores com vista a aparecer algum com recursos financeiros para investir nesta área. Igualmente, debate-se a necessidade da criação de uma sociedade para adquirir pelo menos 3 minibus para explorar no raio municipal.</p>	<p>Vice-Presidente</p>
	<p>Não existe um plano concreto, mas as empresas que investem na Província de Niassa, com capacidade de empregar cerca de 50 trabalhadores deviam ser sensibilizadas para investir no transporte urbano.</p>	<p>Presidente de Mesa e Transportador que tentou introduzir o TPUSP</p>
	<p>Não existe um plano concreto porque a ATRAN já experimentou por várias vezes sem sucessos, embora era uma viatura em cada fase. Diante disso, não há como continuar a sensibilizar aos transportadores porque já o fizeram sem rendimento. Existem, transportadores com 7 viaturas, mas não pode introduzir a actividade porque os que já fizeram não tiveram rendimento.</p>	<p>1º Transportador da Província de Niassa</p>
<p>7. Quantas viaturas licenciadas existem na Província de Niassa para o exercício de actividade de transporte inter-distrital de passageiros? a) Quantas viaturas pertencem aos transportadores residentes na Cidade de Lichinga? b) Das viaturas pertencentes aos transportadores residentes em Lichinga, quantas operam em cada rota? c) Como tem sido a operacionalização diária das viaturas em cada rota?</p>	<p>Para o exercício da actividade de transporte inter-distrital de semi-colectivo de passageiros estão licenciadas 205 viaturas ao nível da Província. Das 205 viaturas, 159 viaturas pertencem aos transportadores residentes na Cidade de Lichinga. Cujo os proprietários são residentes em Lichinga, as viaturas encontram -se distribuídas nas seguintes rotas: Lichinga – Cuamba (67 viaturas), Lichinga- Mandimba (7 viaturas), Lichinga- Marrupa (16 viaturas), Lichinga-Majune (4 viaturas), Lichinga- Chimbunila (05 viaturas), Lichinga-Sanga (31 viaturas), Lichinga-Lago (24 viaturas), Lichinga-Maniamba (3 viaturas) e Lichinga-Maúa (02 viaturas), totalizando 159 viaturas. As rotas cujo número de viaturas é maior, o seu funcionamento é mediante a escala e bicha. E na rota Lichinga-Marrupa são 18 viaturas e a sua funcionalidade é mediante a escala. Em relação a operacionalização diária das viaturas, elas funcionam em escala e bicha, ora vejamos: na rota Lichinga- Cuamba - Lichinga, são 67 viaturas sendo 21 viaturas de lotação entre 29-90 lugares que a sua operacionalização é pelo comprimento da escala e as restantes 46 viaturas com a lotação entre 15 -16 lugares operam mediante a bicha, ao passo que na rota Lichinga-Marrupa são 14 viaturas de lotação entre 26-90 lugares, 4 viaturas com a lotação de 15 lugares. A operacionalização diária, funciona por prioridade de acordo com a lotação da viatura, sendo que 1ª viatura a sair de maior lotação e em seguida de menor lotação (15-16 lugares). O transportador cujo a sua viatura encontra-se no intervalo entre 29-90 lugares, obrigatoriamente, deve aguardar a sua escala por um período de 17 dias ao passo que as de 15-16 lugares é mediante a bicha e dependendo o movimento dia podem ser 6 viaturas de menor lotação, sendo 3 para cada sentido, totalizando 8 viaturas no sentido Lichinga/Cuamba/Lichinga e vice-versa.</p>	

Fonte: Autores (2024)

## SENSIBILIDADE DOS MUNÍCIPES DA AUTARQUIA DA CIDADE DE LICHINGA

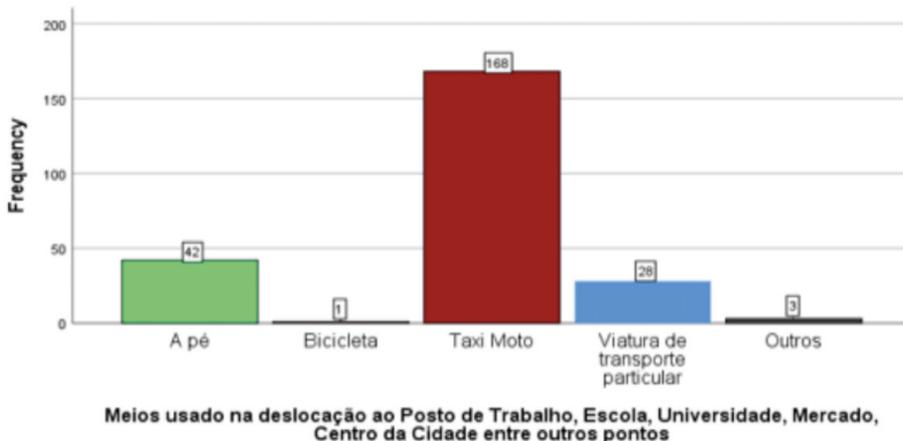
A tabela que se segue descreve os resultados obtidos no trabalho de campo, referente a morada e função de cada inquirido. Para análise dos resultados fez-se o cruzamento entre os devidos bairro e função.

		Eu me identifico na função							Total
		Funcionário do aparelho do Estado	Funcionário do Conselho Autárquico	Funcionários da ONG	Funcionário da Empresa Privada	Faco conta própria	Apenas sou estudante residente no município de Lichinga	Outro	
Eu moro no Bairro	Sanjala	15	0	0	0	0	0	0	15
	Chiulugo	10	0	0	0	0	0	0	10
	Popular	8	0	0	0	0	0	0	8
	Namacula	19	0	0	0	0	0	0	19
	Cerâmica	14	0	0	0	0	0	0	14
	Estação	17	0	0	0	0	0	0	17
	Lucheringo	16	0	0	0	0	0	0	16
	Assumane	12	0	0	0	0	0	0	12
	Massenger	11	8	0	0	0	0	0	19
	Sambula	0	2	8	4	0	0	0	14
	Lulimile	0	0	0	9	0	0	0	9
	Mitava	0	0	0	14	0	0	0	14
	Nomba	0	0	0	16	6	0	0	22
	Matola	0	0	0	0	12	6	0	18
	Nangala	0	0	0	0	0	24	0	24
	Muchenga	0	0	0	0	0	5	0	5
Changanane	0	0	0	0	0	2	4	6	
<b>Total</b>		<b>122</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>43</b>	<b>18</b>	<b>37</b>	<b>4</b>	<b>242</b>

Fonte: Autores (2024)

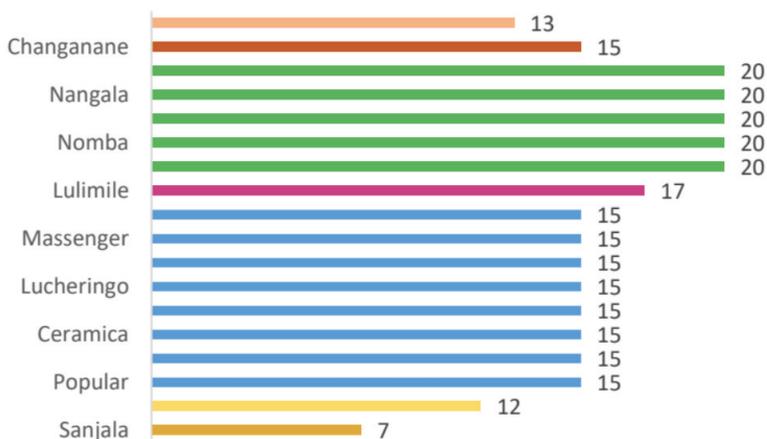
Dos 242 munícipes inquiridos, 122 são funcionários do Aparelho do Estado residentes nos diversos bairros da urbe e maior parte distantes dos seus postos de trabalho, seguido 43 funcionários da empresa privada residentes nos diversos bairros, em seguida 37 estudantes que frequentam as suas aulas em diversas escolas e Universidades, seguido 18 que fazem conta própria igualmente residentes em diversos bairros, 10 funcionários do Conselho Municipal residentes em diversos bairros, 8 funcionários da ONG e 4 outros funcionários.

De acordo o resultado obtido depreende-se que há necessidade de serviços públicos de transporte urbano de semi-colectivo de passageiros, visto que vão ajudar aos munícipes no seu movimento diário e melhoria no orçamento gasto diariamente para o transporte de moto táxi, extremamente caro. No gráfico abaixo, mostra que dos 242 inquiridos, 168 (69,4%) usam Taxi-Moto, 42 (17,4%) se movimentam a pé, 28 (11,57%) usam viaturas de transporte particular, 3 (1,23%) outros meios e 1 (0,41%). De acordo os resultados, maior parte dos inquiridos fazem movimento do seu dia-a-dia através de moto táxi.



Fonte: Autores (2024)

Como ilustra o gráfico abaixo dos que vivem nos bairros de Sambula, Messenger, Assumane, Lucheringo, Estação, Cerâmica, Namacula e Popular os seus movimentos diários das suas residências ao Posto de trabalho, entre outros pontos é de 15 km, seguido dos que residem nos bairros Muchenga, Nángala, Matola, Nomba e Mitava onde os seus movimentos diário são de 20 km aos seus postos de trabalho entre outros pontos, os de Lulimile percorrem 17 km, Changanane com 15 km, Mutapassa com 13 km, Chiulugo com 12 km e por último de Sanjala com 7 km.



Fonte: Autores (2024)

Dos dados ilustrados verifica-se que as distâncias percorridas dos inquiridos, há necessidade de serviços de mobilidade urbana para facilitar o movimento diário aos seus postos de trabalho, entre outros pontos, bem como poupar o orçamento gasto com as moto-taxi.

A tabela que segue, faz a descrição por idade da distância dos inquiridos ao seu posto de trabalho, Escola, Universidade, Mercado, Centro da Cidade entre outros pontos.

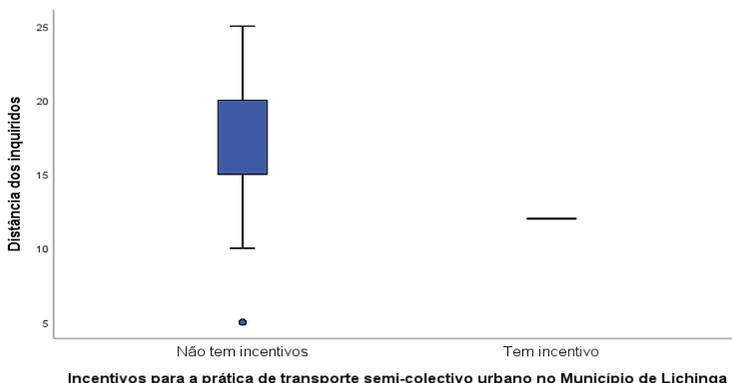
		A distância da minha casa ao Posto de trabalho/ Escola/ Universidade/ Mercado/ Centro da Cidade é:					Total
		5 Km	10 Km	15 Km	20 Km	+ 25 Km	
A minha idade está entre	18-20 anos de idade	5	0	0	0	0	5
	21-30 anos de idade	3	14	51	0	0	68
	31-40 anos de idade	0	0	76	21	0	97
	41-50 anos de idade	0	0	0	62	2	64
	51-60 anos de idade	0	0	0	0	6	6
	61-70 anos de idade	0	0	0	0	2	2
Total		8	14	127	83	10	242

Fonte: Autores (2024)

A faixa etária dos inquiridos em relação a distância percorrida ao local de trabalho, Escola, Universidade, Mercado, Centro da Cidade entre outros pontos, nota-se que 97 munícipes pertencentes a 31 - 40 anos que percorrem uma distância igual ou superior a 15 km, seguido de 68 munícipes da faixa etária entre 21 à 30 anos que percorrem uma distância menor ou igual a 15 km, seguido a 64 munícipes da faixa etária entre 41-50 anos que percorrem uma distância maior ou igual 20 km, 6 munícipes da faixa etária entre 51-60 anos que percorrem a uma distância igual ou superior a 25 km, 5 munícipes da faixa etária entre 18-20 anos que percorrem a uma distância de 5 km e 2 munícipes da faixa etária entre 61-70 anos que percorrem a uma distância de 25 km.

Conforme os dados colhidos pelo autor, maior parte dos munícipes com a faixa etária entre 3-40 anos, 5-60 anos e 2-30 anos percorrem diariamente uma distância igual ou superior a 15 km, mostrando que a cidade foi expandida e que carece de transporte público urbano para facilitar a movimentação diária, bem como poupar o orçamento familiar.

A variável que consiste a incentivos para a prática de transporte semi-colectivo urbano no Município de Lichinga, dividimos em duas categorias, não tem incentivos e tem incentivos. Através dos *box-plots* abaixo, maior parte dos inquiridos defendem a não existência de incentivos como factor principal para a falta de prática de transporte público urbano na Cidade de Lichinga.



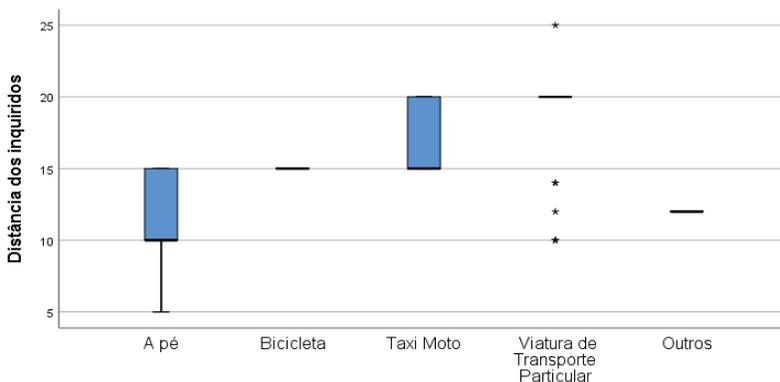
Fonte: Autores (2024)

Da tabela abaixo, 239 (98,7%) dos questionados julgaram não haver estratégias concretas para o desenvolvimento do transporte público urbano de semi-colectivo de passageiros por parte das autoridades interveniente no transporte e 3 (1,3%) julgaram haver estratégias.

		Estratégias concretas para o desenvolvimento do transporte semi-colectivo urbano por parte das autoridades intervenientes no transporte público na Província do Niassa		Total
		As autoridades intervenientes no transporte público na Província do Niassa não possui estratégias claras e concretas	As autoridades intervenientes no transporte público na Província do Niassa possui estratégias claras e concretas	
Eu me identifico na função seguinte:	Funcionário do Aparelho do Estado	123	0	123
	Funcionário do Conselho Autárquico da Cidade de Lichinga	9	0	9
	Funcionário da ONG	8	0	8
	Funcionário da empresa privada	43	0	43
	Faço conta própria	18	0	18
	Apenas sou estudante residente no Município de Lichinga	37	0	37
	Outro	1	3	4
Total		239	3	242

Fonte: Autores (2024)

Os resultados indicam que os que preferem andar de táxi mota percorrem entre 15 a 20 quilómetros diários e que o custo cobrado por este meio chega a desafiar o plano orçamental mensal daí que a dada altura, usam o meio pedonal para conseguirem suprir o mês, ora o gráfico abaixo.



Meios usados na deslocação ao mercado, lazer, escola, trabalho, entre outros pontos

Fonte: Autores (2024)

Conforme os resultados, é evidente que o transporte público urbano constitui grande preocupação dos munícipes, havendo necessidade de intervenção para suprir as dificuldades enfrentadas pelos cidadãos, no que tange da mobilização urbana.

As variáveis da tabela abaixo mostram uma mobilidade heterogênea e diversificada tal como acontece em várias cidades, que parte dos inquiridos realizam as deslocações a pé, muitos de táxi-moto, e viaturas particulares. Apesar de vários obstáculos, a circulação pedonal é o segundo meio que as pessoas preferem devidos a vários factores.

Dos 242 inquiridos, a preferência de locomoção em meios de transportes urbanos disponíveis, 168(69%) usam meio de transporte Táxi-moto, 42 (17%) caminham e apenas 28(12%) usam transporte particular.

Incentivos	Amostra	Percentagem	Min	1º Quartil	Mediana	Média	3º Quartil	Max	DP
A pé	42	17	5	10	10	11	15	15	4
Bicicleta	1	0.5	15	15	15	15	15	15	0
Táxi Moto	168	69	15	15	15	17	20	20	3
Viatura particular	28	12	10	20	20	18	20	25	4
Outros	3	1.5	12	12	12	12	12	12	0
	242								

Fonte: Autor (2024)

Como se pode depreender, da tabela abaixo, maior parte dos inquiridos cingiram-se como motivos do fracasso a falta de hábito dos munícipes que no entender do autor derivou-se por vários motivos, de entre eles insuficiência dos meios de transporte, demora nas paragens, incerteza do único meio voltar a passar naquela via e mais. Para eliminar os hábitos é necessário incrementar a oferta dos serviços do transporte público urbano devendo se encorajar os munícipes a confiarem e a usar cada vez mais o sistema público de transportes público urbano, dando maior mobilidade a capital.

		O meu grau académico						Total
		Mestre	Licenciado	Técnico profissional	Médio	Básico	Elementar	
Entraves encontrados pelos transportadores e Conselho Municipal da Cidade de Lichinga que pelas iniciativas tentaram introduzir o transporte público urbano de passageiros no Município de Lichinga.	Falta de passageiros	22	9	0	0	0	0	31
	Factores culturais	0	7	0	0	0	0	7
	Falta de hábito dos munícipes	0	88	1	0	0	0	89
	Falta de incentivos	0	0	9	0	0	0	9
	Falta de estratégias claras e concretas	0	0	43	32	0	0	75
	Falta de conhecimento dos benefícios da actividade	0	0	0	4	0	0	4
	Falta de divulgação do serviço por parte do Município	0	0	0	12	5	0	17
	Falta de identificação de paragens e rotas	0	0	0	0	8	2	10
<b>Total</b>		<b>22</b>	<b>104</b>	<b>53</b>	<b>48</b>	<b>13</b>	<b>2</b>	<b>242</b>

Fonte: Autores (2024)

Dos inquiridos da tabela abaixo, o maior número correspondente a 133 aferiram que os benefícios de transporte público urbano de semi-colectivo de passageiros constitui a segurança e foram os funcionários do Aparelho do Estado, do Conselho Autárquico da Cidade de Lichinga e da ONG, em seguida 77 disseram que se trata de mobilidade rápida, a saber funcionários da empresa privada, os que fazem conta própria e apenas estudantes e outros e por último 32 dos quais funcionários da ONG e da empresa privada referiram que os benefícios trata-se do cumprimento do tempo.

		Eu me identifico na função:							Total
		Funcionário do Aparelho do Estado	Funcionário do Conselho Autárquico da Cidade de Lichinga	Funcionário da ONG	Funcionário da empresa privada	Faço conta própria	Apenas sou estudante residente no Município de Lichinga	Outro	
Benefícios de transporte público urbano para os munícipes da Cidade de Lichinga	Segurança	123	9	1	0	0	0	0	133
	Cumprimento do tempo	0	0	7	25	0	0	0	32
	Mobilidade rápida	0	0	0	18	18	37	4	77
<b>Total</b>		<b>123</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>43</b>	<b>18</b>	<b>37</b>	<b>4</b>	<b>242</b>

Fonte: Autores (2024)

Dos resultados obtidos, mostram que os munícipes que usam as motos táxi, estão cientes que elas não oferecem segurança, apesar do passageiro ter o privilégio em ser levado e deixado na própria sua casa, para além do custo elevado de moto-táxi. Os que fazem a actividade de moto-táxi não conhecem as regras de trânsito na via pública e como consequências são maiores acidentes e mortes. Com a introdução do transporte público urbano, será um garante de segurança na mobilização dos munícipes.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os resultados de investigação do presente artigo científico, demonstram que o transporte público urbano de passageiros é um meio muito importante para mobilidade dos munícipes e desenvolvimento da Cidade. Além de ser um factor de desenvolvimento, trata-se de um meio seguro e minimiza o sofrimento dos munícipes, para além de poupar a parte financeira em detrimento dos custos de moto táxi.

Das 04 hipóteses estudadas, três (03) foram satisfeitas, a saber:

$H_0$  : Os transportadores públicos da Província do Niassa não tem incentivos para a prática de transporte semi-colectivo urbano no Município de Lichinga;

$H_1$ : As autoridades intervenientes no transporte público na Província do Niassa não possuem estratégias claras e concretas para o desenvolvimento do transporte semi-colectivo urbano.

$H_3$ : O fracasso do transporte semi-colectivo urbano no Município de Lichinga tem a ver com a questão cultural.

Satisfatoriamente, a pesquisa atingiu os objectivos traçados e conclui que os entraves para a introdução de transporte público urbano no Município de Lichinga, primaram no seguinte:

- Falta de hábito dos munícipes;
- Falta de passageiros;
- Falta de estratégias claras e concretas às autoridades intervenientes no transporte público na Província do Niassa para o desenvolvimento do transporte semi-colectivo urbano;
- Falta de incentivos aos transportadores para a prática de transporte público urbano de semi-colectivo de passageiros no Município de Lichinga.
- Insuficiência de viaturas para a prestação de serviços;
- Factores culturais;
- Fraca persistência dos transportadores que tentaram exercer a actividade.

Perante a estes entraves, sugere-se às Instituições do Estado, constituídas pelo Conselho Municipal de Lichinga e a Direcções Provinciais dos Transportes e Comunicações, desenvolvam acções que possam garantir a introdução do transporte público urbano de semi-colectivo de passageiros, mobilizando os transportadores com viaturas de caixa aberta, para o exercício da actividade nos termos da alínea c), número 2 do Artigo nr 9 do Decreto nr.35/2019 de 10 de Maio sobre o Regulamento de Transporte em Veículos Automóveis e Reboque, entre outras viaturas. Que a Associação busque experiências em outras Províncias, como Inhambane, Gaza, para além das Províncias de Nampula e Cabo Delgado para introdução do transporte público urbano, tendo como solução rápida o transporte de pessoas em veículos de caixa aberta, vulgo *MyLove*.

## REFERÊNCIAS

Araújo, A. R. A. (2010). Estudo do funcionamento dos transportes públicos em Maputo e desenvolvimento de acções de melhoria - Dissertação de Mestrado. FEUP. Porto.

Balate, S. C. (2020). Gestão dos transportes públicos urbano no contexto do desenvolvimento socioeconómico local. Lisboa.

Bertucci, J. O. (2011). Os Benefícios do transporte coletivo.

Camara, P. (2000). Os sistemas de Recomensas e a Gestão de Recursos Humanos. Lisboa: Publicações Dom Quixote, Lda.

Cervo, A. L. (2002). Metodologia Científica (5.ed.). São Paulo : Prentice.

Clark, J. V. (2011). Designing and conducting mixed methods research. (2.ed.) Los Angeles: SAGE Publications .

Cortinha, J. M. (1993). What is coefficient alpha? An examination of theory and applications Journal of Applied Psychology (Vol. V. 78).

Cronbach, J. L. (2004). My current t procedures. Education and Psychological Measurement.

Fonseca, J. J. (2002). Metodologia de Pesquisa Científica. Universidade Estadual do Ceara.

Freire, M. C. (2018). Tipos de estudos. IN: Estrela. C. Metodologia Científica. Ciência, ensino e pesquisa (3.ed.). Porto Alegre: Artes Medicas.

Freixo, M. (2011). Metodologia Científica - Fundamentos Métodos e Técnicas. Lisboa: Instituto Piaget .

Ghidini, R. (2015). Transporte Público e Urbano – a dinâmica Territorial

Gil, A. C. (1999). Métodos e Técnicas de Pesquisa Social (5.ed.). São Paulo: Atlas.

Gil, A. C. (2002). Como Elaborar Projectos de Pesquisa. São Paulo : Atlas.

Gil, A. C. (2007). Métodos e Técnicas de Pesquisa Social (6.ed.). São Paulo: Atlas S.A.

Gil, A. C. (2008). Como elaborar projectos de pesquisa (4.ed.). São Paulo: Atlas .

Gwilliam, K.(2002). "Cities on the move: a World Bank urban transport strategy review." Transport. Water. and Urban Development. Banco Mundial. Washington. D.C., Estados Unidos. Disponível em: [http://siteresources.worldbank.org/INTURBANTRANSPORT/\\_Resources/cities\\_on\\_the\\_move.pdf](http://siteresources.worldbank.org/INTURBANTRANSPORT/_Resources/cities_on_the_move.pdf). consultado a 8 de Junho de 2010.

Hora, H. R., Monteiro, G. T., e Arica, J. (2010). Confiabilidade em Questionário para qualidade: um estudo com coeficiente alfa de Cronbach. Produto e Produção (Vol. v.11).

Johnson, R. B., & Onwuegbuzie, A. J. (2004). Mixed Methods Research: A Research Paradigm Whose Time Has Come. Educational Researcher (Vol. Vol.33).

Lakatos, M. A. (1996). Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisas, elaboração e interpretação de dados (3ed.). São Paulo : Atlas .

Lakatos, M. A. (2002). Técnicas de Pesquisa (5.ed.). São Paulo: Atlas S.A.

Laville, C. &. (1999). A Construção do saber: manual de metodologia da pesquisa em ciências humanas. UFMG, Belo Horizonte .

Leontitsis, A. (2007). A Simulation approach on Cronbach's alpha statistical significance. Mathematics and computers in simulation. (Vol. V. 73).

Machanguana, C. A. (2020). A Governança dos Transportes Públicos Urbanos em Moçambique: Estudo de Caso da Empresa Municipal de Transportes Rodoviário de Maputo, EMTPM, E.P, na área Metropolitana de Maputo. Maputo.

Macamo, G. Matos, A. Machangua, Mazzolini, C, Romero, J. (2023). Perfil Urbano de Maputo-Mobilidade, Acessibilidade e uso da terra na area Metropolitana de Maputo. Maputo.

Marconi, E. M. (2001). Fundamentos Metodologia Científica (4.ed.). São Paulo: Atlas.

Matos, A. (2017). Estudo de procura dos serviços de transporte público de passageiros na área do grande Maputo. UEM financiado por FTC. Maputo.

MTC. (2014). Alocação de autocarros para Municípios. Maputo.

MTC. (2019). Alocação de autocarros as Provincias para o transporte público Urbano. Maputo.

Oliveira, D. (2003). Estratégia empresarial & vantagem competitiva. São Paulo : Atlas .

PNUD. (2016). Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento.

Rodriguês, M. (2008). A qualidade no transporte colectivo urbano. Lisboa .

Site, P. D., Marco, V. S. e Cristiana, P. (2006) "Third Annual Thematic Research Summary – Urban Transport." Transport Research Knowledge Center. União. Europeia.

Soares, J.H.(2013). O Transporte Público na Capital Maputo (Moçambique): Abordagem e Análises Geográficas através do Intercâmbio de conhecimentos e troca de saberes.

Torres,T.B. Silveira,A.C, Padilho,R.A. (2020). Sistema de Transporte, edição única, pp.20

## **Legislação**

Decreto Lei nº 35/2019 de 10 de Maio. Aprova o Regulamento de Transporte em Veiculos Automoveis e Reboque (RTVAR). Maputo.