



# Transporte, Mobilidade, Acessibilidade e COVID19

Observatório da Mobilidade e Transportes de Moçambique  
WAZA Think-and-Do Tank

VERSÃO Abril.2020

## Índice

Resumo	1
Contexto	2
Considerações deontológicas	2
Objectivo estratégico	2
Conceitos teóricos do âmbito da mobilidade	2
Dados gerais do contexto	3
Estado de Emergência Nacional	3
Operação dos transportes	4
Sector sensível	6
Proposta de medidas	6
A. Medidas nos transportes para evitar novos contágios	6
A.1. Medidas individuais	7
A.2. Medidas para os operadores	7
A.3. Outras empresas	8
A.4. Medidas institucionais	8
B. Medidas para garantir o acesso mínimo da população aos serviços públicos	8
Conclusões	9
Metodologia e fontes	10

## Resumo

A sociedade moçambicana enfrenta junto com o resto dos países do mundo um desafio massivo onde cada sector profissional deve procurar encontrar qual é seu papel no cenário nacional da luta contra o COVID-19 e desenhar e implementar medidas para minimizar o contágio.

O presente documento foca sua atenção especialmente no transporte urbano e metropolitano de passageiros e mercadorias, embora alguns dos conteúdos e propostas possam ser também aplicáveis a outros subsectores do transporte. O Observatório da Mobilidade pretende oferecer orientações e propostas úteis na tomada de medidas com vista a mitigar o efeito do COVID19 nos principais centros urbanos de Moçambique; e também estimular o debate sobre os fundamentos que dão sentido às medidas adoptadas e outras propostas, tendo em conta que qualquer medida sectorial não terá o mínimo impacto esperado se não for inserida num contexto estratégico integrado, colaborando com todos os outros sectores e em paralelo com medidas de protecção social e económica.

O grande desafio é encontrar medidas com o equilíbrio certo entre seu impacto positivo para favorecer o distanciamento físico e a limitação dos contágios; e que ao mesmo tempo possa ter os menores efeitos negativos colaterais na capacidade de sobrevivência económica das famílias.

Essa dicotomia é traduzida no âmbito da mobilidade entre os conceitos de transporte e acessibilidade. A crise do Coronavírus testa a eficácia do sistema de transporte público e colectivo para manter a acessibilidade mínima imprescindível dos cidadãos sem converter as viaturas e terminais num foco de contágio e expansão do vírus.

Chegado o momento de implementação das medidas, encontramos que o Estado não controla directamente a maior parte dos recursos de transporte disponíveis. Será importante o entendimento das dificuldades dos operadores privados através do diálogo para encontrar as vias adequadas para manter os serviços mínimos de transporte a funcionar, evitando a sobrelotação das viaturas e mantendo as condições certas para evitar o contágio.

Os transportes é um sector muito sensível que tem sido motivo de conflito social em diversos momentos da história recente do país tanto do lado dos operadores e tripulações como do lado dos utentes. Tomar as medidas certas é uma questão delicada para qualquer governo num contexto de crise generalizada.

### Palavras chaves:

COVID-19, Transporte público e colectivo, Mobilidade, acessibilidade

### Autores:

Joaquín RomeroDeTejada  
Constâncio Machanguana

### Revisão:

Anna Mazzolini  
Clemence Cavoli  
Lucila Spotorno  
Classio Mendiante  
Letícia Guerra  
Géssica Macamo

O **WAZA** é um grupo de reflexão independente, moçambicano, constituído por cidadãos e cidadãs que partilham os mesmos valores e orientados pelo compromisso de contribuir para a satisfação do interesse público em Moçambique, para o desenvolvimento do ambiente de negócios, e para o bem-estar dos cidadãos. A abordagem do WAZA é centrada num contínuo e aberto Xitique de Ideias como meio de promoção de uma rede de iniciativas, de cidadãos e cidadãs e de organizações que partilham os valores do WAZA.

### O Observatório da Mobilidade e o

**Transporte (OMT)** é um projecto da WAZA para desenvolver estudos, monitoria de política e propostas de melhora no âmbito de este sector.



Agradecemos se quer dirigir qualquer sugestão, crítica ou debate à:  
[info@observatoriomt.org.mz](mailto:info@observatoriomt.org.mz)

## Contexto

O mundo global enfrenta um grande desafio e a responsabilidade atinge a cada país, região, governo, empresa e indivíduo.

O Covid-19 é um vírus respiratório com alta capacidade de disseminação no meio da população através de gotículas geradas pela tosse ou espirro, que podem ser inaladas ou contaminar as superfícies e as mãos e terminar entrando no corpo via boca, nariz ou olhos.

Até agora as regiões mais afectadas são dos países mais desenvolvidos e que tiveram seus primeiros casos num período de inverno (2019/2020). Contudo, tratando-se de um doença transportável por humanos, rapidamente chegou a quase todos continentes, levada por viajantes que cruzam fronteiras (inter)continentais.

Em Moçambique os primeiros casos positivos foram registados em Março de 2020. Estes casos deixaram ficar a incerteza de qual será a intensidade da propagação do Coronavírus no país devido aos diversos tipos de históricos de propagação nos países com registo, à fraca capacidade nacional para lidar com este tipo de pandemia, e à forte vulnerabilidade da sociedade. Temos factores a favor e contra. Até resolver como ficará a balança, há necessidade de prever todos os cenários, reconhecendo que o actual modelo de funcionamento dos transportes públicos, caracterizado por enchentes (nas terminais, nas paragens e dentro dos veículos) pode se tornar num grande foco de disseminação do vírus.

No cenário dos transportes, as primeiras medidas tomadas pelo Governo foi limitar a lotação e incentivar a desinfecção das viaturas. A suspensão das aulas nas instituições de ensino geral e superior contribui também para reduzir a pressão no limitado sistema de transportes. O desafio é encontrar medidas com o melhor equilíbrio entre:

- seu impacto positivo para favorecer o distanciamento físico e limitação dos contágios; e ao mesmo tempo
- garantir a capacidade de sobrevivência das famílias (seja em termos das economias domésticas do dia-dia e da proteção do trabalho dos trabalhadores do sector de transporte).

## Considerações deontológicas.

No olhar dos especialistas no sector de transportes, seria prematuro fazer afirmações taxativas e propostas exaustivas para resolver o grande desafio que Moçambique tem pela frente. Especialmente quando fala-se de questões de saúde que incluem dados e características fora de sua perícia. Assim sendo, os entendedores de cada um dos sectores têm a responsabilidade de fazer esforço para guiar e apoiar as deliberações das pessoas e instituições que estão a desenhar e implementar a estratégia e medidas que possam permitir ao país ultrapassar esta crise da melhor forma possível.

## Objectivo Estratégico

O objectivo estratégico é realizar diligências necessárias para diminuir a velocidade da propagação da pandemia no país, de tal forma que se ganhe tempo para avanços em pesquisas, na esperança da descoberta de tratamentos eficazes ou medidas de prevenção mais eficientes e também para aproveitar a experiência adquirida em outros países que estão a sofrer a epidemia desde faz mais tempo e com mais intensidade. Essas medidas fazem parte do cenário de Emergência de Nível 3 e poderiam ajudar, se forem devidamente implementadas e em conjunto com os sectores relacionados e com medidas de protecção social, a evitar que haja a necessidade de um encerramento total (Nível 4), o que provocaria consequências sociais e económicas devastadoras a longo prazo e difíceis de controlar em curto prazo.

Fora de nossa dissertação e alcance ficam os possíveis efeitos macros do enfraquecimento da estrutura e economia nacional que poderão colocar em questão a capacidade futura do Estado de atender antigos e novos desafios para o país.

## Conceitos teóricos no âmbito da mobilidade

**Transporte, Mobilidade e Acessibilidade** são os conceitos à volta dos quais nos centramos neste debate, onde procuramos entender o impacto da Covid-19.

O sector que nos ocupa é conhecido tradicionalmente como o sector dos “transportes”. Os conceitos relacionados têm evoluído nas últimas décadas. No centro das preocupações esteve durante muito tempo apenas o deslocamento das viaturas motorizadas. Mais logo iniciou o uso do termo “mobilidade”, lembrando que o centro da preocupação está na movimentação de pessoas, que também podem utilizar transportes activos como a bicicleta ou a caminhada e nessa fase, o “espaço público” passa também a ser considerado um conceito chave pois é o principal lugar de inter-

relação social, económica, cultural, etc. das comunidades e tenha que ser um lugar seguro e inclusivo para todos.

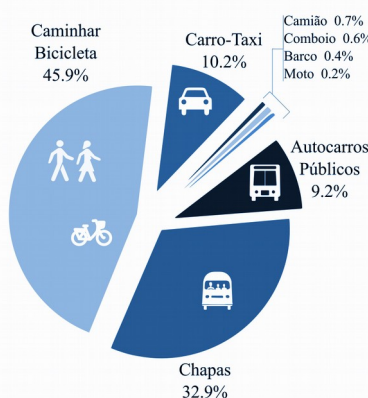
Finalmente, nos últimos anos, as atenções focam num conceito mais holístico de “acessibilidade”. É que mais importante que o deslocamento passa a ser o acesso das pessoas aos bens, serviços, actividades e oportunidades do contexto como um direito, e por tanto, o facto de se movimentar não significa que se obtém o que se pretende com tal deslocamento. Nesta nova abordagem, a facilidade que as pessoas e comunidades tenham de acesso vai determinar suas possibilidades de sobrevivência ou de progresso socio-económico.

### Dados gerais do contexto

A crise do Coronavírus testa a capacidade de resiliência das regiões através da eficácia do sistema de transporte público na redução da propagação do vírus ao mesmo tempo que pode manter um nível aceitável de acesso das comunidades aos bens, oportunidades e serviços básicos, bem como um certo nível de deslocamentos urbano-rural que em tantos casos determinam o sustento das famílias através de redes de solidariedade, e intercâmbio de pessoas e produtos.

Os dados do **Censo de 2017 desenvolvido pelo INE** mostram que só 4% dos agregados familiares do país dizem ter um ou mais carros particulares; 8% deles dizem ter uma ou mais motorizadas e 29% dizem ter uma ou mais bicicletas. Na província e cidade de Maputo os dados são relativamente diferentes: 18% das famílias dizem ter um ou mais carros, 9% bicicletas e só o 2% motorizadas. De qualquer forma, apesar de aparentar estarem a circular muitos carros em algumas cidades por causa dos engarrafamentos, os dados mostram que são poucas as viaturas particulares de qualquer tipo disponíveis na maior parte das famílias moçambicanas.

Percentagem das viagens feitas por diferentes meios de transporte  
 Segundo dados do Plano Director (JICA, 2012)



Dada a ampla dispersão da população das zonas rurais e das áreas periurbanas, os transportes públicos e colectivos são para a maior parte das famílias a única opção de realizar distâncias médias e longas para ter acesso às oportunidades, bens e serviços básicos. No Grande

Maputo, a maioria dos deslocamentos são feitos nos transportes colectivos e públicos: o 33% de Chapa e 10% nos autocarros da EMTPM; a pé ou de bicicleta, com 46%. Só 10% das viagens são feitas de carro particular. São dados de 2012 da **Repartição Modal** (Plano Director de Mobilidade e Transporte no Grande Maputo, JICA) que, embora precisem ser actualizados, oferecem uma perspectiva satisfatória.

Segundo a Contagem de Chapas de 2019 desenvolvida pela AMT e o ObservatórioMT a Cidade de Maputo contava em Setembro de 2019 com um parque de Chapas de 1095 viaturas, das quais 893 tem 15 lugares e 202 são “middle-bus” com 26 lugares. De qualquer forma, por diversas razões só uma média de 845 viaturas operam nas estradas diariamente (15 agosto-14 de setembro de 2019, mesmo estudo). Todas estas viaturas realizam seu percurso ao longo de 38 rotas.

A nível metropolitano, no mês de Fevereiro estavam a operar 385 autocarros e 10 viaturas mistas em 74 rotas e 7 corredores organizados pela Agência Metropolitana de Transporte de Maputo (AMT). De todos estes veículos, 13% correspondem às empresas públicas e o 87% à cooperativas privadas.

O Decreto Presidencial n. 11/2020, de 30 de Março, ratificado pela Assembleia da República (lei 1/2020), declara o **Estado de Emergência Nacional** como forma de viabilizar a adopção das medidas de contenção da propagação do Coronavírus mais contundentes, responsável pela pandemia da COVID-19, com vista a salvaguardar a vida e a saúde pública. O Estado de Emergência tem a duração de 30 dias, com início às 0 horas do dia 1 à 30 de Abril de 2020, podendo o seu período ser alterado caso se verifiquem razões, como seja o agravamento da situação que o suscitou. Este Decreto autoriza ao Governo a “*implementação de medidas de prevenção em todas as instituições públicas e privadas de transporte de passageiros*”.

Existem 4 níveis de medidas a adoptar para enfrentar a pandemia do COVID-19 de acordo com o contexto e momento que vive-se a nível nacional.

<b>Nível 1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Medidas individuais de prevenção</li> <li>• Evitar grandes aglomerações (&gt;300 pessoas)</li> <li>• Evitar viagens que não são essenciais</li> <li>• Quarentena vindos de países de alta transmissão</li> </ul>
<b>Nível 2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Restrição adicional de aglomerações (&gt;50 pessoas)</li> <li>• Quarentena obrigatória vindos de todos os países</li> <li>• Cancelamento de vistos</li> <li>• Obrigatoriedade de prevenção no sector público, privado e comercial</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Criação da comissão técnico-científica</li> </ul>
<b>Nível 3</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Restrição adicional de aglomerações (&gt;10 pessoas)</li> <li>• Restrição severa de aglomerações no sector comercial</li> <li>• Obrigatoriedade de redução severa de funcionários em regime presencial (rotatividade)</li> <li>• Proibição de todos eventos, actividades desportivas, cultos, etc...</li> </ul>
<b>Nível 4</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proibição de saída de casa</li> <li>• Encerramento de toda actividade no sector público, privado e comercial</li> <li>• Proibição de viagens.</li> </ul>

A partir destes pressupostos têm que ser identificadas as medidas concretas em cada uma das áreas e sectores dos diferentes Ministérios.

As medidas que foram propostas e sua implementação teriam que ter em conta as características próprias do país e a diferença entre as regiões rurais e urbanas. Ao mesmo tempo terão que equilibrar a defesa da vida, a saúde pública e a redução dos impactos económicos familiares e nacionais.

O que podemos considerar como serviços, bens e oportunidades básicos aos quais a população necessita ter acesso? O Decreto 11/2020 identifica 10 **serviços essenciais**:

- a) “Serviços médicos, hospitalares e medicamentosos;
- b) Abastecimento de água, energia e combustível;
- c) Venda de bens alimentícios e de primeira necessidade;
- d) Carga e descarga de animais e géneros alimentares deterioráveis;
- e) Correios e comunicação;
- f) Controle do espaço aéreo e meteorológico;
- g) Serviços de salubridade;
- h) Bombeiros;
- i) Segurança privada; e
- j) Serviços funerários”

O primeiro exercício fundamental dos diversos governos e empresas será sempre aproximar estes serviços aos bairros.

Por outro lado, há uma alta percentagem da população que não teria capacidade para passar diversos dias sem procurar os ingressos diários (o “ganha-pão”) para alimentar a sua própria família no caso de um

*encerramento* total. Conseguir o “ganha-pão” passa a ser também uma oportunidade básica que vai obrigar muitas pessoas a se deslocar usando os transportes públicos.

Além disso, é importante considerar o **transporte dos trabalhadores dos sectores essenciais** identificados pelo Decreto precisam chegar até seus locais de trabalho. A maior parte deles pode não ter acesso à viatura particular e precisará de utilizar meios colectivos ou disponibilizados por parte da empresa para realizar seu *commuting* (deslocamento diário casa-trabalho-casa)

Pelas características da forma de contágio deste vírus, os transportes colectivos podem converter-se em espaços de propagação. Tanto pela oportunidade de movimentação das pessoas fora de suas casas como pela proximidade e partilha de ar e superfícies de contacto que existem dentro das viaturas.

É por isso que as medidas propostas têm que manter um equilíbrio entre a limitação dos movimentos da população e a inevitabilidade de atender suas necessidades básicas.

### Operação dos transportes

Em Moçambique o âmbito da mobilidade urbana está ainda em desenvolvimento. Há termos que estão ainda em processo de definição dentro do processo de adaptação do contexto internacional ao contexto nacional. Comumente os termos *transportes públicos e colectivos* são utilizados como sinónimos para descrever todos aqueles transportes para deslocar pessoas ou mercadorias com fins lucrativos por pessoas singulares ou colectivas (de titularidade pública ou privada); os *transportes semi-colectivos*, definidos assim por sua menor capacidade (15 lugares), vulgo “Chapas”; os *transportes à demanda*, correspondem aos táxis de diversos modelos motorizados e não motorizados. Finalmente, os *transportes particulares*, são qualquer meio de uso familiar ou profissional como bicicleta, mota, carro ou outros que não implica o cobro do bilhete de transporte.

Na prática significa que temos:

- Autocarros das empresas públicas de transportes
- Autocarros colectivos geridos por individuais ou cooperativas
- Chapas de 15 e 26 lugares
- Viaturas mistas na província e cidade de Maputo coordenadas pela AMT
- Carrinhas abertas ou MyLoves
- Bici-táxis, Moto-táxis, Txopelas e Táxis



- Diversos meios particulares como bicicletas, motos, carros
- Pedestres

No região metropolitana de Maputo há 5 operadores públicos (13% das viaturas), 10 cooperativas de autocarros e viaturas mistas (87% dos veículos), pelo menos 11 associações de Chapas e incontáveis donos de viaturas semi-colectivas não adscritas às associações. A Federação e coordenadora de todas as associações de transportadores privados nacional chama-se FEMATRO.

Esta variedade condiciona a capacidade de implementação das medidas por parte dos reguladores e autoridades responsáveis.

É por isso que é também importante distinguir a variedade de interesses dentro do mundo da operação:

- **Donos/gestores:** donos de chapas associados; donos de chapas não associados; donos completamente dedicados ao sector e outros que as suas viaturas são só uma parte de seus ingressos mensais; donos/gestores membros de uma cooperativa com um ou vários autocarros a seu cargo.
- **Tripulação** (motoristas e cobradores): tripulação dos chapas, táxis e txopelas que na prática alugam o recurso de produção (viatura) ao dono em troca de uma receita diária ou semanal (os donos não assumem nenhuma responsabilidade social destes trabalhadores por conta própria); tripulações de autocarros de cooperativas que recebem salário fixo e benefícios sociais do gestor/dono através da cooperativa; tripulações das empresas públicas com uma estabilidade relativamente maior que os anteriores.
- **Administração**, fiscais, mecânicos, etc. (só no caso das empresas públicas e cooperativas).

Nos Chapas não há dados certos sobre a percentagem dos motoristas ou cobradores que são também donos das viaturas. A partir da experiência e diversas entrevistas feitas a operadores por parte da equipa, o OMT estima que não podem ser mais do 5% do total.

A competência de coordenação da actividade dos transportes urbanos foi passada aos municípios progressivamente a partir do Decreto de Transferências à Municipalidades (Decreto n.33/2006 de , de 30 de Agosto). Os Municípios e o Governo Provincial concedem diversos tipos de licenças. Pelo carácter metropolitano do contexto de Maputo, o Ministério dos Transportes e Comunicações criou a AMT para coordenar os transportes públicos e colectivos de passageiros da região. Esta Agência

conta com um Conselho Técnico onde estão representados todos os operadores públicos e privados, Municípios e Governo. No contexto da crise, esta instituição está a desenvolver um trabalho chave para a implementação das medidas decretadas pelo Governo através do diálogo com os operadores e a sensibilização das tripulações e dos utentes.

Os autocarros do “plano 1000” do Governo trouxeram um novo modelo de subsídios aos operadores através das novas cooperativas oferecendo um alcance fácil a viaturas com maior capacidade de pessoas e de lucros. Esta estratégia está a ser uma alavanca para a formalização do sector porém, ainda não é suficiente para enfrentar a crise. Muitas das cooperativas ainda funcionam com esquemas clássicos da gestão tipo “chapas” o que dificulta o funcionamento como um sistema integral.

A receita diária passa directamente para o bolso do gestor e perde a perspectiva mensal, anual e quinquenal necessária para um grande investimento. Portanto, é mais difícil avaliar em conjunto a divisão da receita entre custos operacionais, manutenção, amortização, impostos e, só no final, o lucro para o empresário. Ao mesmo tempo, há uma concorrência entre gestores das mesmas cooperativas e entre as tripulações que trabalham nas mesmas rotas que condiciona directamente a operação e a qualidade do serviço.

As tarifas dos transportes urbanos são determinadas pelos diversos governos municipal, provincial e nacional dependendo do âmbito de cobertura de cada transporte. Moçambique prima pelo **princípio de acessibilidade social** através de preços baixos nos bilhetes. Por outro lado, o governo sempre teve o problema de encontrar os fundos e a melhor forma de subsidiar os operadores privados para que sua operação seja viável.

Uma das consequências é que a **superlotação** das viaturas nas horas de ponta é **imprescindível** para que ao final do dia a receita cubra os custos operacionais e o lucro para o proprietário.

No dia 2 de Abril o Governo lançou o primeiro Decreto 12/2020, no qual são desenvolvidas as primeiras medidas de concretização do Estado de Emergência decretado no 31 de Março: a) a redução para 1/3 da capacidade dos transportes, b) a proibição dos moto-táxis e bici-táxis (muito utilizados em Nampula e Quelimane), c) a obrigatoriedade de medidas de higiene e pulverização, entre outras.

As primeiras duas medidas criaram uma agitação social em quase todo país, com ocorrência da paralisação de viaturas colectivas, focos de convulsão,

vandalismos, etc., acarretando altos custos económicos e sociais para a população que depende dos transportes públicos. No dia 08 de Abril o Governo decidiu abrandar as medidas de lotação ao voltar a autorizar o trabalho dos bici-táxis e moto-táxis. Assim é evidenciada a dificuldade do governo na implementação das medidas desenhadas.

### Sector Sensível

O sector dos transportes é tradicionalmente um tema sensível no país, tanto do lado da população como pela capacidade organizativa dos operadores. O preço do Chapa é um indicador tão importante quanto o preço do pão, evidenciado nas fortes greves populares no 2008 e 2010. Estas greves tiveram muita influência no princípio de acessibilidade aplicado à tarifa pelo governo, reforçando a limitação dos preços em níveis acessíveis para toda a população.

A limitação de entrada aos *MyLoves* por parte do último Governo Municipal de Maputo em 2019 teve também consequências em forma de revoltas sociais que culminaram com a permissão da chegada deste tipo de transporte à Terminal do Zimpeto. Apesar das suas más condições de segurança e comodidade, este tipo de transportes são os principais meios que dão acesso à cidade para as populações dos bairros de expansão da Matola e Marracuene ao redor da estrada Circular e a EN1. Para melhorar as condições de transportes nas zonas onde operam os *MyLoves*, com estradas de terra batida e de difícil acesso, a AMT desenvolveu uma viatura mista de transporte de passageiros e mercadoria, um modelo de transporte de carrinha mas com assentos e cobertura.

Do lado dos operadores, apesar da atomização de muitos donos e transportadores, as associações que organizam o sector profissional têm bastante força de negociação com o governo e participa de forma activa no processo de formalização e subsídio aos transportes liderado pelo Ministério e pela AMT. Esta força foi rapidamente activada quando as medidas do Governo para enfrentar esta crise colocavam a lotação abaixo do custo operacional sem um pacote de subsídios complementar e proibia o trabalho de motoqueiros e ciclistas taxistas.

Se aceitamos que os transportes públicos e colectivos são um serviço básico a manter dentro do contexto de crise então temos que determinar a respeito das condições nas quais se deve desenvolver sua actividade para minimizar os riscos de propagação da epidemia.

## Proposta de medidas

Este documento propõe dois tipos de conjuntos de medidas: um para evitar que o contexto de deslocação se torne num factor de multiplicação de novos contágios; e outro para garantir o acesso da população aos bens, oportunidades e serviços de seu contexto.

### A. Medidas nos transportes para evitar novos contágios

Evitar que o vírus se prolifere por todo o país é uma responsabilidade que afecta a todas e todos: utentes, empresas, operadores de transporte e instituições públicas.

As viaturas de transporte público e privado são meios que, pelas características de propagação deste vírus, elevam o risco de infecção dos seus utentes. A OMS atribui o contágio ao intercâmbio das gotículas expelidas durante a respiração, conversa, tosse ou espirro, que ficam temporariamente no ar ou ficam depositadas nas diversas superfícies. Ao mesmo tempo, tem-se identificado como grandes factores de propagação os seguintes:

- Passarem-se vários dias, entre 4 e 14, desde quando pessoa é infectada até os primeiros sintomas aparecerem e esta já ser capaz de infectar outros durante o período assintomático.
- Uma alta percentagem da população infectada não mostra sintomas da infecção.

Em ambos casos, os alarmes pessoais e sociais não são activados e a pessoa continua a manter interação normal com o resto da comunidade infectando outras pessoas. Isto tem particular relevância nas áreas rurais onde a cultura se apoia na medicina tradicional, na qual é particularmente difícil aceitar o invisível no quadro médico de um indivíduo, e onde as medidas de informação correcta podem chegar mais tarde comparado às áreas urbanas.

Há diversos factores que aumentam ou diminuem a probabilidade de ser contaminado nas viaturas:

- A distância entre as pessoas;
- A devida ventilação no interior da viaturas;
- A variedade de superfícies (corrimão, assentos) que a pessoa toca que podem ser desinfectadas com maior ou menor facilidade;
- A desinfecção contínua do interior das viaturas;
- As medidas de protecção adoptadas pela tripulação (uso de máscaras e luvas);

- As medidas de protecção individual adoptadas pelos utentes (uso de máscaras e desinfeção das mãos, por exemplo).

### A.1. Medidas individuais

A primeira e mais básica medida de protecção é ficar em casa, sair apenas se houver necessidade justificada. Nesse caso, seria recomendável que em cada família, durante o período da emergência, fosse escolhida uma pessoa responsável pelas saídas para limitar múltiplos contactos.

Sentindo algum sintoma relacionado ao Covid-19 é importante ficar em casa para evitar a propagação do vírus e solicitar ajuda dos familiares e autoridades competentes.

Nos casos que seja imprescindível sair à rua, a sequência de prioridades para realizar os deslocamentos de acordo com a probabilidade de contágio é a seguinte:

1. Caminhar sozinhos/as
2. Bicicleta
3. Mota
4. Carro com as mesmas medidas de protecção que os transportes públicos no caso de dar boleia a pessoas fora do âmbito familiar de convivência.
5. Txopela com apenas um passageiro, com medidas de desinfeção continuamente aplicadas
6. Táxi com apenas um passageiro, com medidas de desinfeção continuamente aplicadas (as superfícies dos txopelas são mais fáceis de limpar quando comparadas aos tecidos dos assentos dos táxis; além disso, as txopelas estão mais ventiladas.
7. Viaturas mistas pouco lotadas, com medidas de desinfeção continuamente aplicadas
8. Autocarro pouco lotado, com janelas abertas e medidas de desinfeção continuamente aplicadas
9. Chapa muito pouco lotado, com janelas abertas e medidas de desinfeção continuamente aplicadas

**Qualquer transporte colectivo superlotado supõe um alto risco para a população.** Espaços pequenos, de contacto directo e pouco ventilados são o contexto perfeito para que o vírus se propague ou prolifere. Portanto, Chapas e carros com muitas pessoas não são aconselhados. Nos MyLoves, além do alto risco de

contágio pelo contacto directo entre as pessoas está a própria insegurança do meio.

O distanciamento físico é fundamental mas não é suficiente, as superfícies onde as pessoas tocam, encostam ou sentam podem transmitir o vírus. Nos transportes públicos, os passageiros devem:

- Usar máscaras de tecido de forma obrigatória;
- Lavar as mãos ao entrar e ao sair do transporte;
- Reduzir as conversas durante a viagem;
- Manter a distância com o resto de passageiros;
- Preferir pagamentos não monetários como por exemplo o uso de plataformas móveis ou o futuro Cartão Famba;
- Nas terminais, as pessoas devem evitar tocar as estruturas onde todos (eventualmente) tocam. Se possível não sentar onde todos sentam, para evitar contaminação. É importante que as pessoas tenham o hábito de trocar de roupa, sempre que possível, logo que entrar em casa. Isto evita espalhar a contaminação que eventualmente a roupa possa conter. As filas devem respeitar o distanciamento recomendado de 1.00 metro à 1.5 metro.
- Acesso ordenado e pacífico às viaturas de transporte público e colectivo respeitando a ordem das filas.
- As pessoas que vivem em assentamentos informais e trabalham de enfermeiros ou serventes ou pessoal de limpeza em hospitais ou centros de saúde deveriam ter transporte prioritário e “privatizado”: chapas a recolherem o pessoal que trabalha no sistema de saúde, para que estes evitem contacto diário no transporte publico com a população em geral.

**A.2. Medidas para os operadores.** Os operadores devem:

- Cumprir com as indicações dos Governos e instituições públicas
- Não exceder a lotação determinada pelo Governo
- Desinfectar as viaturas nas terminais depois de cada viagem
- Estabelecer um horário de saída das terminais fixo e acessível aos utentes. Parar com o sistema “fill-and-go” (de esperar a completar a viatura até sair). Não quer dizer que tem que sair só uma viatura na hora correspondente. Primeiro, tem que se adaptar a frequência à

procura de cada rota e momento. Depois, podem trabalhar em conjunto o número de viaturas necessárias para atender a procura naquela hora. Isto significa ter as viaturas disponíveis para reforçar o serviço de cada horário. Se uma viatura chega à lotação determinada pelo governo, é logo disponibilizada outra ou outras até levar todos utentes que estiverem a esperar na terminal nessa hora além de mais uma para levar os utentes que possam estar aguardando ao longo do percurso. Para implementação desta medida podem ser escolhidas as rotas mais consolidadas como 301-Zimpeto-Baixa. O sucesso de sua implementação poderá ajudar a reduzir o tempo de espera nas terminais e paragens e, por tanto, o tempo de exposição ao vírus.

- Proteger seriamente a tripulação de possíveis contágios com o melhor material e sistema possível.
- Sistema de avaliação médica para dar de baixa a qualquer trabalhador/a que estiver a mostrar sintomas do Covid-19.
- Os fiscais dos operadores devem ajudar especialmente a organizar as filas de espera para manter as distâncias recomendadas e garantir um acesso ordenado à viatura.

### A.3. Outras empresas

- Optar pelo trabalho remoto sempre que for possível.
- Contratar operadores de Chapa ou serviços “Escolares” como “carrinha” para fornecer o transporte para seus trabalhadores/as. Estas viaturas têm que seguir as mesmas normas que os transportes públicos quanto ao número de passageiros, medidas de auto-protecção dos trabalhadores e desinfecção da viatura antes e depois de cada viagem.
- Favorecer novos horários para evitar multidão nas horas de ponta.
- Utilização de Txopelas e motas para serviços de entrega “take-away” ao escritório, e à casa, no caso de trabalho remoto.

### A.4. Medidas institucionais

- A circulação de bicicletas e pedestres. Há experiências em outras cidades onde têm sido feitas ampliações das infra-estruturas dedicadas à estes meios, usando por exemplo uma faixa de estacionamento ou rodagem (Barcelona, Adis Abeba). No contexto específico do Covid-19, as cidades de Bogotá

e Berlim implementaram 75km de ciclovias temporárias. No caso dos pedestres, ajuda a manter as distâncias uns dos outros; no caso de bicicleta, aumentando a sensação de segurança de ciclistas não habituais.

- Priorizar a circulação dos transportes públicos e colectivos e manter a frequência para diminuir o tempo de viagem.
- Estudar a rede e determinar as rotas básicas de transportes mais abrangentes possíveis.
- Implementar uma política de horários. Poucas viaturas em circulação mas com horários certos.
- Desenvolver uma política de incentivos para que o operador continue a oferecer o serviço. Por exemplo:
  - Apoiar aos operadores para que possam desenvolver seu trabalho com as menores perdas económicas possíveis: disponibilizando o combustível; ou disponibilizando os materiais de desinfecção; facilidade de pagamento de suas obrigações fiscais ou letras;
  - Compilar uma lista de operadores colaboradores durante a crise para ter em conta no futuro quando chegaram novos autocarros ou realizar concessão das melhores rotas ou corredores;
- Apurar a implementação do sistema de bilhetagem eletrônica para um maior controlo da implementação das medidas exigidas pelo Governo e ter uma via de apoiar os operadores com base na sua colaboração e cumprimento dos horários.
- Criar medidas para que o transporte seja o primeiro veículo de prevenção também: distribuição de panfletos informativos, contactos de ajuda médica (para evitar congestionar centros de saúde em caso de dúvida, panfletos com contactos anti-violência, etc.)
- Seguimento da velocidade das viaturas. A diminuição de trânsito pode ter o efeito de aumentar a velocidade das viaturas que ainda estão a circular e incrementar o risco de acidentes e atropelamentos.

## B. Medidas para garantir o acesso mínimo da população aos serviços públicos

- ➔ Para reduzir a necessidade de deslocamento é portanto **importante aproximar o máximo possível os serviços e bens básicos aos bairros.**



- **Transporte de mercadorias.** Evitar uma crise de abastecimento passa por fortalecer e apoiar aos transportes de mercadorias a nível metropolitano, inter-provincial e internacional como componentes básicos e prioritários, de forma que minimizem a necessidade da população de se deslocar.
- **As comunicações também serão um sector fundamental para ultrapassar a crise.**
- A administração pública e empresas têm que fortalecer suas **webs, serviços de atendimento telefónico e aplicativos** para que os cidadãos possam resolver assuntos básicos sem ter que sair de casa.
- **Consultas remotas:** disponibilizar webs, atendimento telefónico ou aplicativos por parte dos serviços de saúde para realizar atendimento remoto dos médicos.
- Estimular a entrega de medicamentos em casa para evitar que as pessoas fiquem em longas filas. Caso haja necessidade de ir com regularidade a um centro de saúde para medicamentos, que seja então sempre a mesma pessoa a ir, para limitar a exposição de mais membros da família.
- **Transacções virtuais.** As contas móveis, os pagamentos via telefone terão que ser reforçados também. Isto pode implicar a redução dos custos de transacção associados à utilização destes serviços. Por isso, é necessário que as empresas provedoras deste serviços sejam sensíveis e contribuam para o reforço das medidas que visam promover o “FicaEmCasa”.
- As operadoras de telefone têm que **reforçar a capacidade da rede de telefone e dados** para que possam suportar o aumento do tráfego de chamadas e internet de forma que facilitem o trabalho remoto e conservação das ligações sociais no contexto do distanciamento físico.
- Na mobilidade urbana e metropolitana há diversos tipos de meios de transporte. Neste caso, os **meios particulares** como caminhar, bicicleta, mota ou carro expõem menos os seus utentes aos contágios, lembrando que devem ser usados somente quando necessário. Embora, dentro do carro particular aumenta muito a probabilidade de infectar ou ficar infectado se for partilhado com pessoas que não estejam a conviver na mesma casa.
- **Monitorizar** os diversos aspectos directos e indirectos ligados à movimentação da população permitirá avaliar com objectividade o impacto das medidas adoptadas pelo Governo. Esta ferramenta

permitirá ajustar, introduzir, flexibilizar ou retirar medidas, para se adaptar melhor à cada fase concreta da crise. **Há que lembrar que as medidas são como os medicamentos, têm sempre colateralidades e temos que controlar o quando e quanto de sua implementação.**

- Considerar o sector dos **transportes como um serviço básico** porque é imprescindível para que o resto dos serviços continuem a funcionar.

## Conclusões

Parece evidente que os transportes públicos são na verdade um **serviço básico** mesmo não aparecendo mencionado explicitamente como essencial no Decreto do Estado de Emergência. O acesso aos bens e serviços básicos é um direito fundamental dos cidadãos que no contexto moçambicano na maioria das vezes é exercido com a ajuda dos serviços de transporte público ou colectivo.

No contexto da actual crise sanitária a limitação dos transportes pela exposição ao vírus tem que ser compensada com a aproximação de bens e serviços às áreas residenciais ou na criação de um clima de máxima higiene nos transportes.

Os transportes são um sector social e politicamente sensível. Dificultar à população a sua necessidade de sobrevivência pode trazer o aumento de conflitos sociais como já têm sido os casos da África Do Sul, do Quênia e da Nigéria depois de diversos dias de total “lockdown”. Limitar a capacidade dos trabalhadores do sector de obter seu *ganha-pão* também tem trazido consequências na paz social como foi no caso dos taxistas (moto e bicicleta) em Quelimane e Nampula no dia 5 de abril. Colocar aos gestores dos transportes suportando o custo operacional das medidas adoptadas pelo Governo tem como consequência a diminuição drástica da oferta pois eles paralisam as suas viaturas a qualquer momento, como já tem acontecido em Maputo.

A implementação das medidas é um grande desafio para o Governo devido à sua dependência dos operadores privados que, por causa da tarifa ajustada e capacidade limitada de subsídio, dependem ao mesmo tempo da superlotação das viaturas para a viabilidade das operações.

É preciso muita comunicação e sensibilização dos utentes e tripulações, além do diálogo e de canais de subsídio aos operadores para evitar altas doses de conflito.

Depois da crise será importante avaliar a **lições aprendidas**.

- Nestes momentos é possível compreender o papel das empresas públicas de transporte num sistema integrado e a necessidade de investimento nelas. No pós Covid-19, será preciso realizar uma reforma a nível dos operadores para melhorar sua capacidade de oferta e de gestão pública de forma que possam atender directamente pelo menos 30% da procura e se converter em ferramentas eficientes dos governos nos momentos de necessidade.
- A viabilidade dos operadores dos transportes públicos e colectivos não pode ser sustentada pela superlotação extrema e diária das viaturas.
- É provável que o aumento da formalização e profissionalização do sector dos transportes em Moçambique nas áreas urbanas aumente capacidade de se adaptar e enfrentar situações de extrema adversidade, conhecido também como o término de **resiliência**.
- Medir e controlar os níveis de poluição do ar nas zonas urbanas e periurbanas do país. A poluição do ar esta a se avaliar como um dos factores ligação de um maior índice de mortalidade do vírus em cidades com maiores níveis de contaminação.



## Metodologia e fontes

Para a realização deste Policy Paper o OMT organizou um debate online com os membros da OMT e outros especialistas convidados no dia 31 de Março de 2020 onde participaram:

1. Mário Forjaz Secca, Dr. Físico-Biomédico, Membro do OMT/Waza
2. Constâncio Machanguana, Sociólogo, professor da UEM e especialista em Transporte Público. Membro do OMT.
3. Classio Mendiante. Eng. especialista em Mobilidade Urbana e colaborador do OMT.
4. Géssica Macamo, Politóloga e membro do OMT/Waza.
5. Idelson Mindo, Geógrafo, especialista em GIS e membro do OMT.
6. Letícia Guerra, Eng. Civil e membro do OMT.

7. Claire Hassoun, Eng. de Transportes e membro do OMT/Waza.
8. Anna Mazzolini, Dra. e Arquitecta urbanista, colaboradora do OMT.
9. Lucila Spotorno, Abogada e assessora do MTC da Fundação Tony Blair.
10. Joaquín Romero de Tejada, Antropólogo especialista em Mobilidade Urbana Sustentável e membro do OMT/Waza.

O documento foi elaborado a partir dos resultados deste debate, a leitura dos documentos partilhados em baixo e, finalmente, a revisão dos diversos rascunhos por diversas pessoas ligadas ao Observatório e o consequente debate até chegar à versão certa.

### Fontes utilizadas:

Documentação consultada:

- BOLETIM DA REPÚBLICA. Decreto n.º 33/2006, n.º 35. Série, I, Data da Publicação, 30/08/2006 – Estabelece o quadro de transferência de funções dos órgãos locais do Estado para as autarquias locais.
- Decreto Presidencial n. 11/2020, de 30 de Março, que cria o Estado de Emergência (Ratificada pela Lei n 1/2020 de 31 de Março, I série, N 62 – que Ratifica a Declaração do Estado de Emergência)
- BOLETIM DA REPÚBLICA. Decreto 12/2020, de 2 de Abril, I série, N. 64. Aprova as medidas administrativas para a prevenção e contenção da propagação da pandemia COVID-19, a vigorar durante o Estado de Emergência.
- Comunicação De Sua Excelência Helena Mateus Kida, Ministra Da Justiça, Assuntos Constitucionais E Religiosos Por Ocasão Da Aprovação Do Decreto Do Conselho De Ministros Sobre As Medidas De Execução Administrativa Na Sequência Do Decreto Presidencial Que Declara Estado De Emergência. Maputo, 02 de Abril de 2020
- Plano COOVID19 do Governo de Moçambique do 27/03/2020
- <https://slocat.net/covid-19-and-the-sustainable-transport-community/>
- O surto de COVID-19 e suas implicações para o transporte público sustentável: algumas considerações. TUMI. (<https://www.transformative-mobility.org/news/o-surto-de-covid-19-e-suas-implicacoes-para-o-transporte-publico-sustentavel-som algumas-consideracoes>)
- Gestão Covid-19 Orientações Para Operadores De Transporte Público Fevereiro | 2020. UITP ([https://www.uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/Corona%20virus\\_PORT.pdf](https://www.uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/Corona%20virus_PORT.pdf))

- Censo 2017 do Instituto Nacional de Estadística de Moçambique
- Compilação de Medidas Governamentais nos transportes como resposta ao COVID10 nos países africanos. Lucila Spotorno. MTC-Fundação Tony Blair.
- Plano Director de Mobilidade e Transporte do Grande Maputo, JICA e Conselho Municipal de Maputo, 2014
- ITDP: Post-Pandemic, Chinese Cities Gradually Reopen Transport Networks  
<https://www.itdp.org/2020/03/26/post-pandemic-chinese-cities-gradually-reopen-transport-networks/>
- #mobilizeminds - Join the global learning pathway towards sustainable mobility. A thread by  
<https://twitter.com/TUMInitiative> and friends:  
<https://twitter.com/TUMInitiative/status/1240720755387772930>

Em inglês:

- The Incubation Period of Coronavírus Disease 2019 (COVID-19) From Publicly Reported Confirmed Cases: Estimation and Application, Stephen A. Lauer, MS, PhD \*; Kyra H. Grantz, BA \*; Qifang Bi, MHS; Forrest K. Jones, MPH; Qulu Zheng, MHS; Hannah R. Meredith, PhD; Andrew S. Azman, PhD; Nicholas G. Reich, PhD; Justin Lessler, PhD , March 2020
- <https://clubofmozambique.com/news/analysis-the-five-criteria-low-income-countries-must-have-in-place-for-lockdowns-to-work-158244/>
- <https://www.transformative-mobility.org/corona>
- “The COVID-19 outbreak and implications to sustainable urban mobility – some observations” was updated today, March 27, with further observations on the (potential) impact and zooming into Brazil. The article is live and will be continuously updated here and here.
- We as WomenMobilizeWomen would like to encourage a discussion on the different gendered impact of #Coronavírus and collect data and your experiences! Let’s stand together as Women Working in Transport!
- RECORDED: Webinar “Combating COVID-19. The Shenzhen Bus Group’s experience” available on Youtube in English and with Spanish subtitles.
- RECORDED: Webinar "Acciones del sector transporte ante el COVID-19 en LAC" now available here: <http://ledslac.org/es/2020/03/sector-transporte-covid19-lac/>
- Results of #MOVID19 Hackathon with solutions to COVID-19 challenges in public transport in Bogotá: <https://github.com/datasketch/movid19>
- SLOCAT: COVID-19 and the Sustainable Transport Community <https://slocat.net/covid-19-and-the-sustainable-transport-community/>
- WRI: COVID-19 Could Affect Cities for Years. Here Are 4 Ways They’re Coping Now.  
<https://www.wri.org/blog/2020/03/covid-19-could-affect-cities-years-here-are-4-ways-theyre-coping-now>