Editorial 135 - Transporte Aéreo e Desenvolvimento:

Por que as Estradas Continuam a Ser a Linha de Vida da Economia Angolana

Por, Agostinho Mateus

Nas últimas semanas, tem-se intensificado o debate público sobre o papel dos transportes aéreos no desenvolvimento económico de Angola. O argumento central de muitos analistas e decisores é que a expansão das rotas domésticas e internacionais pode impulsionar a mobilidade, o turismo e a integração territorial. Contudo, ao observar com mais atenção a estrutura produtiva e social do país, percebe-se que o verdadeiro eixo de crescimento e inclusão continua a residir nas vias terrestres, especialmente na rede rodoviária.

A aviação é importante, mas as estradas continuam a ser o caminho mais directo para o desenvolvimento económico equilibrado e sustentável.

1. Mobilidade económica e inclusão territorial

O transporte aéreo liga centros urbanos e elites de mobilidade; o transporte rodoviário liga pessoas, bens e produção. Em economias de base rural, como a angolana, mais de 90% do escoamento de produtos agrícolas e de deslocações laborais ocorrem por via terrestre. Uma estrada reabilitada integra mercados locais, reduz o isolamento e gera efeitos de rede: permite que camionistas, comerciantes, produtores e consumidores coexistam num mesmo circuito económico.

A aviação, embora importante, não substitui este papel. Liga polos, mas não integra territórios. É por via terrestre que o desenvolvimento chega efetivamente às comunidades.

2. Custo e sustentabilidade económica

A construção e manutenção de estradas apresentam custos unitários mais baixos e retornos mais amplos e duradouros. Cada quilómetro de estrada, seja pavimentada ou construída com soluções mais acessíveis — como laterite, terra estabilizada ou técnicas de compactação local — cria valor em múltiplas dimensões: aumenta a produtividade agrícola, facilita o acesso a escolas e hospitais e estimula o comércio inter-regional.

Em países com grandes extensões territoriais e fortes assimetrias regionais, como Angola, as estradas não precisam de ser todas asfaltadas para gerar impacto económico e social relevante. Estruturas viárias adequadas à realidade de cada província permitem conectar comunidades, reduzir custos logísticos e melhorar a mobilidade interna com investimentos sustentáveis.

Já o transporte aéreo, sendo altamente intensivo em capital e energia, depende de subsídios, de taxas aeroportuárias elevadas e de uma procura solvente. Fora dos grandes centros urbanos, torna-se economicamente inviável e socialmente restritivo, no nosso estágio de desenvolvimento

Assim, as estradas não são apenas mais baratas; são também mais equitativas e sustentáveis, pois democratizam o acesso à mobilidade e ampliam o alcance dos benefícios do crescimento económico. O transporte aéreo, pela sua natureza selectiva, deve ser

encarado como complementar a uma rede rodoviária funcional, essencial para garantir maior integração territorial, circulação de bens e inclusão social.

3. Turismo e conectividade regional

O turismo é frequentemente citado como argumento a favor da aviação. No entanto, o turismo interno e ecológico depende muito mais de acessos terrestres — estradas, pontes, sinalização e segurança — do que de voos. Uma boa malha rodoviária permite circuitos turísticos integrados, como Luanda–Sumbe–Lubango ou Benguela–Huambo–Kuito, criando cadeias de valor regionais que envolvem hotelaria, restauração, artesanato e transporte local.

A aviação é, sem dúvida, importante para o turismo internacional, mas não cria desenvolvimento local se as estradas secundárias e terciárias permanecerem intransitáveis. O visitante que chega de avião precisa de uma estrada para conhecer o país.

4. Competitividade e custos de transacção

As más vias têm impacto directo sobre a inflação e sobre a competitividade das empresas. Produtos perecíveis deterioram-se, os custos logísticos aumentam e as perdas pós-colheita atingem níveis inaceitáveis. Melhorar as estradas é reduzir os custos de transporte, as perdas económicas e as desigualdades regionais.

O transporte rodoviário continua a ser o mais eficiente para movimentar grandes volumes de mercadorias onde não existe ferrovia: uma tonelada transportada por camião custa menos de 10% do transporte aéreo e permite flexibilidade logística. Além disso, uma boa rede viária é condição necessária para que os aeroportos e portos funcionem plenamente — são as estradas que alimentam e distribuem o tráfego aéreo e marítimo.

5. Mobilidade integrada

O caminho não é o escolher entre o céu e a terra, mas coordenar ambos. O transporte aéreo deve ser complementar ao terrestre. No curto prazo, o foco deve estar na reabilitação dos eixos Norte–Sul e Leste–Oeste, bem como nas ligações municipais e rurais. No médio prazo, a aviação pode assumir papel logístico e turístico selectivo, apoiando o investimento e a integração regional. No longo prazo, é essencial construir corredores multimodais que liguem estradas, ferrovias, portos e aeroportos, formando uma rede coerente e sustentável.

Conclusão

A aviação é símbolo de modernidade e projecção internacional. No entanto, as estradas são o sistema circulatório da economia no actual estágio do nosso desenvolvimento. Elas transportam pessoas, bens, ideias e oportunidades. Uma estrada aberta é uma escola mais próxima, um mercado mais acessível e um posto de saúde mais disponível.

O desenvolvimento de Angola exige céus abertos, mas, acima de tudo, estradas transitáveis. O avião pode ser o sistema nervoso da economia moderna; mas sem circulação sanguínea, o corpo económico não vive.

Luanda, 4 de Novembro de 2025