



CAÁLA
INSTITUTO SUPERIOR POLITÉCNICO

DEPARTAMENTO DE ENSINO E INVESTIGAÇÃO EM HISTÓRIA
CURSO DE LICENCIATURA EM HISTÓRIA

LAURINDO BOAVENTURA CALENGA

PROPOSTA DE CRIAÇÃO DA ESTRADA ALTERNATIVA QUE
LIGARÁ ACOMUNA DE CATATA AOCUIMA

LAURINDO BOAVENTURA CALENGA

**PROPOSTA DE CRIAÇÃO DA ESTRADA ALTERNATIVA QUE
LIGARÁ ACOMUNA DE CATATA AOCUIMA**

Trabalho de Conclusão do Curso apresentado ao Departamento de Ensino e Investigação, como requisito parcial à obtenção de grau de Licenciatura, no Curso de História do Instituto Superior Politécnico da Caála.

Orientador: João sikato Kandjo.

CAÁLA-2023

Dedico aos meus colegas do ISP Caála, professores de História de Angola e da província do Huambo de forma particular.

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, À minha família, pelo incentivo nos momentos difíceis,

Aos meus colegas de curso, com quem convivi intensamente durante os últimos anos, pelo companheirismo e pela troca de experiências que me permitiram crescer não só como pessoa, mas também como formando,

E a todos que directa ou indirectamente ajudaram na realização deste relatório.

Eu lutei contra a dominação branca, e eu lutei contra a dominação negra. Eu nutri o ideal de uma sociedade democrática e livre, na qual todas as pessoas vivem juntas em harmonia e com oportunidades iguais. É um ideal que espero viver para alcançar. Mas, se for preciso, é um ideal pelo qual estou preparado para morrer.

(Nelson Mandela) .

RESUMO

A construção de uma estrada influencia directamente no desenvolvimento social quanto económico de uma população em seu entorno, entretanto acaba gerando grandes adversidades relacionadas com a circulação de pessoas e bens, fácil acesso as comunidades, e facilita no escoamento de produtos para as zonas urbanas. A implantação deste empreendimento deverá descongestionar grande parte dos problemas que a actual estrada tem criado para as comunidades. Para criação desta alternativa terá de ser analisado criteriosamente aspectos ambientais. Nesta posposta, primeiro, procuramos abordar de forma abrangente os conceitos de estrada alternativa, sua importância, aspecto económico. Assim, acreditamos também que esta posposta, vai contribuir na construção do conhecimento já existente, facto que poderá despertar interesse de outros pesquisadores na exploração e aprofundamento do tema.

Palavras-chave: Construção, estrada, alternativa, Catata/Cuima

ABSTRACT

The present work has as its theme: "Creation of a training center for traditional marriage in the commune of Catata, municipality of Caála - Huambo. It is important to point out that the master center will aim to train young people who intend to contract traditional marriage, in this way they will be trained in various areas so that their home is stronger and can withstand the storms of our habits and customs, valuing our culture. This scientific work presents the following structure: Theoretical framework, methodology used, analysis of results, creation of the training center and conclusion. In order to develop a certain activity and for it to represent a satisfactory and interesting condition, it is necessary to find a reason to carry it out, that is, to have an intention, an objective in its execution. All behavior is motivated, because, without a reason, the individual does not position himself before a situation, is not willing to evolve in a given context. Qualitative and quantitative methods were used where the following methods were worked: theoretical and empirical, where it was possible to cling to several theories to understand the reason for the lack of commitment of young people regarding the alambamento in the commune of Catata, municipality of Caála - Huambo.

Keywords: Alambamento, habits and customs.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

OIT – Organização Internacional de trabalho

CRA – Constituição da república de Angola

EN – Estrada nacional

Nº - Número

p – Página

BIC – Banco de Industria e Comércio

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	11
1.1 PROBLEMA	11
1.2 OBJECTIVOS.....	12
1.2.1 Objectivo geral.....	12
1.2.2 Objectivos específicos	12
1.3 CONTRIBUIÇÃO	12
2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA- EMPÍRICA.....	13
2.1 Caracterização Da Comuna Da Catata	13
2.1.1 Localização geográfica	13
2.1.2 Breve historial da comuna da Catata.....	13
2.1.3 Demografia	13
2.2 Organização Económica, Política E Sociocultural.....	14
2.2.1 Actividade Económica da comuna da Catata.....	14
2.2.2 actividade económica ontem.....	15
2.2.3 Organização política – social	16
3. CRIAÇÃO DA ESTRADA ALTERNATIVA QUE LIGARÁ AS COMUNA DA CATATA O CUIMA	18
3.1 Conceito de estrada.....	18
3.2 Classificação das estradas	18
3.3 Importancia de uma estrada alternativa	18
3.4 Aspectos sócio – económicos	19
3.5 Impacto ambiental	21
4. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	22
4.1 Métodos de pesquisa	22
4.1.1 Método crítico	22
4.2 Tipos de pesquisa	22
4.2.1 Pesquisa Bibliográfica	22

4.2.2 Pesquisa descritiva	23
5. PROPOSTAS E SOLUÇÕES.....	24
6. RECOMENDAÇÕES.....	26
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	27

1. INTRODUÇÃO

O presente relatório com o tema, proposta de criação da estrada alternativa que ligará as Comuna da Catata ao cuima, é um tema com alta relevância, no que respeita o fortalecimento e o desenvolvimento das comunidades da região, circulação de pessoas e bens dessas comunidades.

De acordo com Araújo (2001) uma via alternativa é concebida para economizar tempo de locomoção de um ponto para outro. Com a construção desta via poderá haver mais rapidez no escoamento de produtos e bens produzidos neste corredor do município da Caála.

A criação desta via alternativa significará, mais produtividade e mobilidade na economia do município e nas duas comunas. Em muitas comunidades em vias de desenvolvimento há enormes atrasos na manutenção, reabilitação e aumento da capacidade de infra-estruturas rodoviárias. A degradação das estradas de acesso rurais e urbanas acrescenta dificuldades sociais e económicas às comunidades locais.

Ao longo das últimas duas décadas, a OIT e outras agências investiram tempo e recursos consideráveis para demonstrar a eficácia e a aplicabilidade contínuas de «construir» novas infra-estrutura, (estradas) atendendo a necessidade das comunidades de se deslocarem e escoarem os seus produtos.

Pretendemos, fazer entender as autoridades afins, do impacto negativo e a precariedade da actual estrada, e a volta que a mesma da para se chegar na comuna da Catata esta contribui no fraco desenvolvimento das comunidades locais.

A área de implantação da futura Via Alternativa Catata- Cuima poderá desenvolver-se, predominantemente, sobre terrenos, essencialmente, naturais com um povoamento concentrado ao longo da via de comunicação.

1.1 Problema

Difícil acesso das comunidades em relação ao deslocamento de da comuna da Catata para a comuna do Cuima, por conta da estrada que oferece até ao momento péssimas condições para os meios rolantes.

1.2 Objectivos

1.2.1 Objectivo geral

- Propor a criação da estrada alternativa que ligará a comuna de Catata ao Cuima

1.2.2 Objectivos específicos

1. Descrever o trajecto da estrada alternativa Catata – Cuima
2. Analisar os constrangimentos a actual estrada suas desvantagens e consequências;
3. Elaborar algumas acções para a resolução da mesma via e sua importância.

1.3 Contribuição

Pretendemos que o traçado dessa estrada alternativa, cumpra com todas exigências necessárias e juntos definirmos soluções; sendo assim:

- Trabalharemos juntos com direcção do Instituto Nacional de estradas, (INE) e os Administradores das duas comunais, com o governo provincial do Huambo, no traçado desta via alternativa, escrever a mesma no proximo orçamento da província ou do município que se efetue a construção da estrada alternativa que ligará as duas comunas para melhor circulação de pessoas e bens, facilidade de locomoção e desenvolvimento das comunidades, desta feita os comerciantes e os caponeses terão facilidade no escoamento dos seus produtos para as cidades e não só.
- Temos consciência de que ao projectar uma infra-estrutura rodoviária e a sua geometria deve proporcionar bons níveis de segurança, conforto e ainda uma exploração económica dos transportes rodoviários. Nós poderemos ajudar a traçar o percurso desta via alternativa.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA- EMPÍRICA

2.1 Caracterização Da Comuna Da Catata

Catata, é uma comuna que dista cerca de 83km da Sede Município da Caála. A sua flora e fauna é caracterizada por ser ricas e próprias da região o que propicia um ambiente favorável aos seus visitantes. Composta por, três Ombalas grandes, 8 pequenas e 75 Aldeias, com uma projecção populacional de 41.316 habitantes (ADMINISTRAÇÃO DA CATATA. 2019.p.1)

2.1.1 Localização geográfica

A Comuna da Catata, tem uma superfície territorial de 1090,75KM² e os seus limites estão consignados da seguinte maneira: a Norte com a Comuna da Calenga, pelo curso dos rios Canhangue, Cuima e Casseco, a Sul com a Província da Huíla -Município de Caconda com a comuna do Ngungui, a Este pela Comuna do Cuima e a Oeste Província da Huíla comuna do Cusse. Ibid p.13.

2.1.2 Breve historial da comuna da Catata

Em 1949, organizou-se no antigo local comercial (Catata Velha), povoações vindos de outras áreas do país a procura de melhores condições de vida, tendo se instalado entre-os-rios: Kalay e Kuando, aproveitando-se da facilidade da permuta através do fluxo rodoviário da via Caála - Caconda e Bongo- Jamba Ya Homa. Fundada no dia 14 de Outubro de 1949, e como posto Administrativo em 24 de Abril de 1960.Ibid p.13.

2.1.3 Demografia

A Comuna da Catata controla uma população estimada em 72,316 habitantes, e tem uma densidade populacional média de 30 habitantes por KM² representado 3% da extensão do território do Município do da Caála, comuna da Catata.2021.

As constantes divergências entre a pobreza e o crescimento são tão elevadas ao ponto de se questionar a relação entre ambos.

O crescimento é uma condição necessária para a redução da pobreza, ele tem de ser acompanhado de políticas redistributivas para reduzir as desigualdades presentes e futuras. A

desigualdade de rendimentos é suposto diminuir com um crescimento económico até um certo limiar e depois crescer, pois o crescimento é gerador de grandes desigualdades²³. A Catata de um modo geral, num contexto de crescimento das famílias aquém do limiar de pobreza expresso em paridade do poder de compra,

2.2 Organização Económica, Política E Sociocultural

2.2.1 Actividade Económica da comuna da Catata

Segundo Carvalho (2000), etimologicamente, a palavra “economia” vem dos termos gregos *oikós* (casa) e *nomos* (norma, lei). Pode ser compreendida como “administração da casa”, algo bastante comum na vida das pessoas. Portanto, é interessante essa aproximação do mundo da casa com o mundo da economia.

Em outras palavras, podemos dizer que a Economia estuda a maneira de administrar os recursos disponíveis com o objectivo de produzir bens e serviços, e de distribuí-los para seu consumo entre os membros da sociedade. (CARVALHO, 2000).

De acordo Costa (2006), no final do período da colonização, estimava-se que entre mil e oitocentas mil e um milhão de famílias camponesas trabalhavam na terra garantindo a sua subsistência e trocando seus excedentes por bens que não produziam.

Nesta mesma época, existia também um sector capitalista em desagregação, centrado num sistema de grandes plantações, dominado pelo colonizador português, em resultado do clima de instabilidade política, centenas de grandes empresas agrícolas e fazendas comerciais foram abandonadas, antes e imediatamente após a independência nacional. As diferenças e especificidades regionais indicavam que regiões rurais como as do planalto central, apresentavam uma maior concentração populacional do que outras e dispunham também, de uma maior capacidade de produção de alimentos, dado que se tratava de uma população rural eminentemente constituída por camponeses, diferentemente do Leste do país, por exemplo. (COSTA 2006).

Segundo Rodrigues (2008), a economia de toda sociedade, assentou-se essencialmente na agricultura, ocupando lugar do grande destaque, o cultivo do milho, feijão, batata-doce e rana, e outras hortícolas.

A agricultura e a pecuária são as principais bases para o desenvolvimento económico, da comuna da Catata. Na comuna cultivaram-se várias espécies vegetais, com maior destaque no cultivo de milho e batata, sendo o cultivo do milho a atingir o maior auge.

Desde os primórdios, a principal actividade económica foi e continua a ser a agricultura (RODRIGUES 2008 p.64).

2.2.2 actividade económica ontem

Tradicionalmente os habitantes destas comunidades, assim com outras partes do país dedicavam – se em actividades a socioeconómicas como: “caçadores e reflectores simples”, e que corresponde principalmente ao povo dessa região, sem técnicas de produção desenvolvidas.

Segundo Brue(2006),

O padrão de vida das pessoas depende da sua capacidade de produzir bens e serviços. O papel do Estado neste contexto torna-se fundamental: ele aparece como sendo a totalização, quase sempre contraditória, de um conjunto de compromissos institucionalizados, os quais estabelecem procedimentos que devem ser seguidos, regras que precisam ser respeitadas mesmo que contrárias à lógica da troca mercantil, ou seja, à força do mercado. Não é uma simples questão de gestão eficiente dos recursos produtivos, mas sim um princípio de ordenamento legal constitucional que pode interferir na qualidade da gestão privada e que, por extensão, terá implicações na gestão da coisa pública.

Segundo Centro de Estudos Sociais (2002), A produção agrícola nos dias de hoje resume-se a culturas alimentares; - “povos de economia agrícolas - pastoril”, que conjugam os dois tipos de economia podendo, em certos casos, também utilizar o gado bovino como força de trabalho. Este tipo de economia permite uma produção elevada de excelência.

Este tipo de economia permite uma produção elevada de excedentes, que permite identificar as diferentes economias tradicionais praticadas. (REDINHA 1972), citado por, (MANGALA, 2018)

O Município da Caála em geral e em particular a comuna da Catata, actualmente ocupa-se principalmente da actividade agro-pecuária, do tipo camponesa, criando animais domésticos de pequeno porte, praticando atracção animal de bovinos no trabalho agrícola e cultivando, em regime de sequeiro, o milho principal produto alimentar da região, feijão, batata - inglesa, batata-doce e diversas hortícolas (CALUNDUNGU 2013 p.58).

Pensamos nós que, a actividade económico hoje, no Município da Caála em geral e, em particular nas comunidades da comuna da Catata, temos vindo a constatar que a actividade

agro-pecuária que é um potencial desde os tempos idos e, continua a beneficiar e alavancar a economia nesta circunscrição territorial.

2.2.3 Organização política – social

Mangala (2018, p.61) afirma que, A aldeia constitui a pedra angular da estrutura política. Ela pode ser composta de uma linhagem ou de mais linhagens. O conjunto de aldeias forma a chefia, encabeçada por um rei pertencendo à linhagem de chefia, geralmente a mais velha de todas. O rei simboliza a chefia e tem obrigações religiosas. Seu poder não é absoluto, pois contrabalançado pelo conselho composto dos chefes de aldeias, chefes de linhagens e outros notáveis da corte.

Segundo Ceita (2014), citado por Cananga (2022) “na estrutura política Umbundu, ocorrem várias situações relacionadas com a vivência das suas personagens políticas, dignitários das suas cortes tradicionais, formando um laço homogêneo”.

As funções das autoridades tradicionais nestas comunidades estendem-se para além do campo estritamente cultural, e os órgãos administrativos locais e destacam o contributo destas entidades ao reconhecerem que, “as autoridades tradicionais têm desenvolvido várias actividades de apoio à Administração comunal, tais como: fazer o controlo estatístico dos cidadãos na sua área de jurisdição; preservar os hábitos e costumes a nível local; prevenir e resolver conflitos no âmbito costumeiro; transmitir às populações as principais acções do Governo sobre a sua área de responsabilidade; interagir com os responsáveis do Estado sobre os problemas da sua comunidade. (MONTEIRO, 2014)

Quanto a hierarquia das autoridades tradicionais importa mencionar três figuras, que são: Soba Grande, Soba e Sekulu.

Segundo Pacheco (2002), citado por Chico (2020, p. 59), as Autoridades Tradicionais situam-se a três níveis hierárquicos, e que oficialmente se traduzem hoje no regedor (Rei ou soba grande), no soba e no sekulu.

O poder tradicional em Angola é entendido como uma manifestação do poder local. Sendo certo que este antecede o Estado moderno. É, portanto, originário e autónomo. (PEREIRA, 2017, p. 99, citado por CANANGA, 2022, P. 24).

A legitimidade das autoridades tradicionais é conferida segundo os princípios consuetudinários e a constituição de acordo os artigos 223º, 224º e 225º ambos da (CRA, 2010), fazem menção a este reconhecimento, representatividade e regimento. Ou seja, no seu Artigo

223.º nº 1 diz; «o Estado reconhece o estatuto, o papel e as funções das instituições do poder tradicional constituídas de acordo com o direito consuetudinário e que não contrariam a Constituição». (CRA, 2010),

A administração da justiça dentro sobado pertence ao soba que, para poder aplicar com a imparcialidade caso as partes litigantes não cheguem a um entendimento reúne com seus conselheiros e anciões (que são os depositários das leis e dos usos e costumes) para julgar tal qualquer caso em audiência pública no Jango. (MANGALA, 2018, p. 55, citado por CANANGA, 2022, P. 26).

O poder tradicional é autocrático e pode decidir de forma discricionária sobre as mais diferentes questões, inclusivamente sobre a vida e a morte dos súbditos. (PACHECO, 2002, citado por CANANGA 2022, P. 26).

Segundo Mangala (2018, p. 56)

Em alguns delitos considerados graves, como o exemplo do homicídio, os sobas têm reencaminhado junto dos órgãos estatais competentes para o devido tratamento. No geral, toda e qualquer situação que sucede numa determinada povoação é informado de imediato ao sobado correspondente a fim de, por um lado, intervir conforme os preceitos consuetudinários, e por outro, atendendo à sua complexidade, reportar as instituições estatais para sua intervenção.

Segundo Kapoco (2019), nos julgamentos tradicionais actualmente já não há penas ou seja, privação de liberdade como tal, existe simplesmente; castigos, pagamento de multas e indemnizações.

3. CRIAÇÃO DA ESTRADA ALTERNATIVA QUE LIGARÁ AS COMUNA DA CATATA O CUIMA

3.1 Conceito de estrada

Estrada: A raiz etnológica de Estrada encontra-se na palavra latina “STRADA”, que significa “estrada pública” a estrada é o sector que se encontra entre duas calçadas ou passeios. É um local onde os veículos circulam. Desta feita, estrada é um caminho, que atravessa certa extensão territorial, ligando dois ou mais pontos, e através da qual as pessoas, animais ou veículos transitam (MELO 2012).

De acordo o dicionário de língua Portuguesa via alternativa ou estrada alternativa é toda superfície terrestre pavimentada ou não, de uso comum, destinada à circulação de veículos, pessoa ou animais, existente entre duas ou várias.

3.2 Classificação das estradas

As estradas de acordo com o instituto nacional de estradas, estão classificadas em três categorias: principais, secundárias e terciárias. Principal são aquelas de âmbito nacional, secundarias aquelas que são de âmbito local (MELO.2012).

3.3 Importancia de uma estrada alternativa

A construção de uma estrada é de extrema importância para melhoria da qualidade de vida da população, além de subsidiar o desenvolvimento dos aspectos sócio - económicos. Desde a antiguidade, a sociedade tem se preocupado com a construção de estradas, uma vez que estas melhoram o tráfego entre as cidades circunvizinhas, trazendo benefícios para a população local, no que tange o sector económico, facilitando o transporte de mercadorias e aumentando a geração de renda e novas oportunidades de emprego. (CUNHA, 2009)

A Construção é uma actividade de significativa importância para a economia de um país. Cobre tanto a habitação tradicional como obras mais complexas, por exemplo, estradas. É um sector de operações produtivas, onde o produto final resulta da intervenção de uma empreitada de diversas especialidades e da coexistência de tecnologias de produção novas com as antigas. A procura dirigida a este sector depende directamente do grau de

desenvolvimento da economia, da conjuntura económica e do montante das despesas públicas, ou seja, mais do que, em qualquer outro sector de actividade, a sua evolução depende do montante e das fases de investimentos em outros sectores. Estamos, pois, perante uma actividade tendencialmente pro-cíclica, ou seja, expansões mais marcadas que a economia global em fases positivas do ciclo e recessões mais profundas em períodos negativos, sendo, por isso mesmo a sua dinâmica frequentemente considerada como um dos principais indicadores de uma economia, ou um dos seus barómetros.” (NUNES 2001)

Segundo Jonathan. (2008, P 10).

Grande parte da riqueza produzida vem da zona rural por meio de produção agrícola, por exemplo, em alguns casos a produção familiar traz grandes rendas para população de um determinado local. Por mais que esta produção familiar, não seja em grande escala na região e costumasse produzir, quase que em comunidade, um determinado tipo de cultivo em um local específico e construção de uma via alternativa facilita na transportação dos produtos produzidos nestas comunidades para as zonas urbanas.

De acordo Daniel (2002), citado por Ferreira (2004) a estrada a sua importância consiste, na circulação de pessoas e bens, escoamento da produção agrícola, acesso aos serviços disponível na área urbana, de educação e saúde.

A construção de uma estrada alternativa traz grandes benefícios e vantagens evidentes para o desenvolvimento das comunidades. A construção da via alternativa contribuirá para solucionar os problemas da actual via e proporcionará mais rapidez aos utentes desta via. Haverá diminuição de tempo de deslocação dos seus utilizadores, trará benéficas e desenvolvimento nesta região. (BARRETO, 2006).

3.4 Aspectos sócio – económicos

Segundo Ferreira (2004), as infra-estruturas, como estradas, contribuem para a promoção das novas tecnologias correspondem a um residual número de serviços como; energia, saúde, educação, segurança das pessoas que esperam serem executados pelos seus governantes.

O bem-estar das comunidades está como visto dependente do cumprimento da lei por parte destas empresas e da implementação de medidas que

beneficiem as comunidades mais desfavorecidas no combate a pobreza e a miséria. A inclusão e a coesão sociais, a prosperidade económica e a boa governação pelos intervenientes sociais, incluindo o Estado e as empresas constituem o rosto normativo do desenvolvimento económico são as quatro fundações básicas para uma sociedade sã. A sobre povoação e a desigualdade são os desafios mais candentes para se alcançar o desenvolvimento económico (NABAIS, 2015), citado por, (BARRETO, 2006)

De acordo Aurora (1993), os benefícios que se prendem com a construção de uma estrada alternativa poderão trazer muitas vantagens para essas comunidades como:

- Criação de emprego para a população das comunidades locais;
- Rapidez no escoamento de produtos e bens;
- Apoio aos empreendedores locais, especialmente pequenas, médias e microempresas
- Promoção do desenvolvimento económico local e aumento dos meios de subsistência, especialmente nas zonas rurais e nas zonas urbanas de baixo rendimento onde as actividades económicas são reduzidas,
- Acréscimo de um maior sentido de propriedade da infra-estrutura nas comunidades locais,
- Construção de infra-estruturas tecnicamente sólidas e economicamente eficientes,
- Uma poupança significativa nos custos, em termos das despesas de transporte, dependendo da distância de transporte.
- Custos de transporte inferiores (construção, manutenção e funcionamento dos veículos);
- Aumento dos benefícios sociais (acesso mais fiável às escolas, hospitais).

Mereceram, assim, particular atenção os aspectos socioeconómicos na construção desta estrada alternativa, uma vez que esta, irá solucionar parte dos actuais problemas existentes, muito em particular ao nível local, proporcionando um melhor trajecto e, conseqüentemente mais rapidez, proporcionando uma melhor qualidade de vida dos seus utentes.

3.5 Impacto ambiental

Cada indivíduo é parte de uma sociedade e do ambiente onde vive e constrói com os demais, a história dessa sociedade, legando às gerações futuras, por meio dos produtos criados e das intervenções no ambiente, registos capazes de propiciar a compreensão da história humana pelas gerações futuras. (GTPHA, 2008, p. 14)

A questão ambiental deve ser bem considerada na construção de uma via e deve cada vez mais urgente e é importante para a sociedade, pois o futuro da humanidade depende da relação estabelecida com a natureza e o uso dos seus recursos naturais disponíveis. (BARRETO, 2006).

Ao construir uma estrada primeiramente deve ser feito o levantamento dos impactos ambientais na área de abrangência, para se verificar os possíveis danos que a pavimentação da mesma poderá causar ao meio físico, com o intuito de se conhecer a área de implantação do empreendimento. Neste sentido, a avaliação dos impactos ambientais deve ser feita na fase de planejamento da obra, abordando todas as fases do projecto como implantação, operação e manutenção. O objectivo da avaliação de impactos ambientais visa medidas preventivas, para o impacto que possa ser gerado. (GALLARDO, 2004).

Há também uma crescente preocupação ambiental entre os utilizadores das estradas e o público em geral relativamente ao pó proveniente das estradas não pavimentadas que constitui um potencial perigo para a saúde, particularmente nas áreas residenciais.

Entre os impactes ambientais mais significativos, podem mencionar-se, a título de exemplo, as emissões de gases com efeito de estufa (provenientes do consumo de combustíveis), o ruído (provocado pela circulação do tráfego) e os detritos e elementos poluidores resultantes da circulação (que ficam depositados no pavimento, sendo levados posteriormente pelas águas pluviais para os aquíferos e podendo originar graves consequências para os seres vivos).

No que respeita ao uso da estrada refere-se também a utilização de recursos para fabricar os materiais de construção. São também abordadas outras áreas de interesse ambiental, tais como a qualidade da água e dos habitats.

Em geral, os critérios aplicam-se a uma estrada enquanto sistema e não a componentes isolados, sendo possível identificar quatro tipos principais de pavimentos utilizados na construção de estradas: flexíveis, rígidos, semirrígidos e pavimentos de blocos. (NUNES, 2001)

4. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para que um conhecimento possa ser considerado científico, torna-se necessário identificar as operações mentais e técnicas que possibilitam a sua verificação. Ou, em outras palavras, determinar o método que possibilitou chegar a esse conhecimento. (CACONDA 2022 p.24).

A metodologia é o conjunto de métodos que regem uma investigação científica ou numa exposição doutrinal. Por outras palavras, a metodologia é uma etapa específica que procede de uma posição teórica e epistemológica, para a seleção de técnicas concretas de investigação. Logo, a metodologia depende dos postulados que o investigador acredita serem válidos, já que a ação metodológica será a sua ferramenta para analisar a realidade estudada. Ibid p.24.

4.1 Métodos de pesquisa

4.1.1 Método crítico

A palavra Crítica (*Krisis do grego, kritikê, technê*) pode ser entendida como a arte de fazer um determinado julgamento, neste caso para a História, fazer julgamento ou questionar constantemente a fonte material, oral ou iconográfica que é apresentada por alguma testemunha. Desta forma, não é errado se se considerar que a crítica também é um método que permite o investigador (historiador) aproximar-se da verdade (Carvalho, 2009). Aproximar-se da verdade porque tanto quanto se sabe, em Ciências Sociais, não é fácil chegar à verdade.

4.2 Tipos de pesquisa

4.2.1 Pesquisa Bibliográfica

Este método, serve para identificar o que já foi produzido pela academia científica. O mesmo, parte do princípio de que, devemos começar uma pesquisa colectando toda informação que já tenha sido discutida e publicada, com finalidade de construirmos para um novo conhecimento (Treinta, et al, 2012, p. 509) apud (SAMESSELE 2022 p.14).

4.2.2 Pesquisa descritiva

As pesquisas deste tipo têm como objetivo primordial a descrição das características de determinada população ou fenômeno ou o estabelecimento de relações entre variáveis, (GIL, 2008).

5. PROPOSTAS E SOLUÇÕES

Quanto as acções de construção da via alternativas, numa primeira fase poderão centrar – se:

- ✓ Na identificação do percurso da estrada; sendo que esta terá um percurso de 25km, saindo da comuna da Catata, passando na aldeias de, Sacalumbo, Ngonga e chegará ao Cuima passando pelo bairro da Tchikala e se juntará da actual via EN 240 ali junto ao BIC. A mesma passará sobre os rios Calai e Cuima;

- ✓ Em seguida far-se-á trabalhos relacionados com as expropriações de parcelas agrícolas, infra-estruturas viárias habitações, incluindo construções de apoio, e consequente desalojamento de famílias, com as condições de acessibilidade e mobilidade local e com a afectação temporária da qualidade de vida dos indivíduos residentes nas áreas envolventes aos limites da área de intervenção do projecto, (JOÃO.2009);

- ✓ Trabalhos de desmatação que envolve, normalmente, a escavação e remoção de resíduos, detritos, vegetação, arbustos e árvores, incluindo as, raízes entre outros, e a posterior fazer trabalhos de terraplanagem e topografia;

- ✓ Segurança das populações devido destruição do coberto vegetal desmatação na faixa correspondente à implantação da via;

- ✓ A desmatação da vegetação deverá ser limitada às zonas indispensáveis para a realização dos trabalhos de construção;

- ✓ Evitar a localização de estaleiros nas áreas de maior sensibilidade paisagística;

- ✓ Concessão e especificação, tendo em conta soluções que minimizem a utilização de recursos naturais, privilegiando a reutilização de materiais e a reciclagem de resíduos, que permitam a redução da energia incorporada com a utilização de materiais fabricados a baixas temperaturas, e redução de emissões privilegiando a utilização dos recursos locais com vista a minimizar as distâncias de transporte;

- ✓ Concessão e especificação que inclua a justificação da gestão dos materiais de terraplanagem tendo em vista: maximizar a reutilização, no local, dos materiais e solos escavados (incluindo a camada superficial do solo), maximizar a reciclagem dos resíduos provenientes da construção e da demolição, bem como de resíduos provenientes de outros processos industriais, e a utilização de materiais de

construção com uma elevada incorporação de materiais reciclados e reutilizados, incluindo subproduto;

- ✓ Durante as fases de construção, devem ser utilizando por exemplo barreiras acústicas, eventualmente temporárias, recorrendo aos materiais locais. Para a fase de utilização da estrada devem adoptar-se soluções de camadas superficiais de pavimentos que gerem um baixo nível de ruído, adaptadas ao uso da estrada e ao espaço construído envolvente;

- ✓ Concessão e especificação de soluções de pavimentação devem que garantir o desempenho estrutural e funcional dos pavimentos durante a vida útil definida. Em função do uso da estrada, incluir uma avaliação do ciclo de vida que permita apoiar a decisão sobre os materiais correntemente utilizados e materiais com características inovadoras;

- ✓ Implementação de estratégias de reabilitação e conservação, incluindo a definição de um plano de monitorização e um plano de reabilitação e conservação, que permita, comparar o desempenho real com o desempenho previsto na avaliação do ciclo de vida efectuada na fase de projecto;

- ✓ Elaboração de um plano de redução do congestionamento do tráfego que inclua soluções como estradas alternativas, e implementação de faixas de emergência, as quais devem ser avaliadas por uma avaliação do custo do ciclo de vida;

- ✓ Introdução de componentes de controlo de poluição da água e de componentes com capacidade para retenção das águas pluviais, incluindo soluções de engenharia que utilizem pouco betão (por exemplo: soluções baseadas na natureza) e com potencial para a criação de habitats. Estas soluções visam reduzir a quantidade total de água que entra no sistema de drenagem superficial e profunda, reduzindo os danos causados por cheias e inundações.

6. RECOMENDAÇÕES

Recomendamos que: quando se efectivar a construção desta via alternativa Catata – Cuima, na fase seguinte sejam definidas, com detalhe necessário, as medidas preventivas e minimizadoras mais adequadas, normalmente protecção acústica dos locais mais afectados (ver Medidas para a fase de construção). Programação adequada das obras, evitando as obras no período nocturno em locais com ocupação humana na envolvente do traçado. Interditar a instalação de estaleiros em zonas com ocupação residencial, ou nas proximidades de equipamentos com utilização sensível (estabelecimentos de ensino, locais de culto religioso, entre outros). Esta medida deverá constar no Caderno de Encargos da respectiva empreitada de construção, para que seja cumprida pelo empreiteiro e fiscalizada pelo Dono da Obra.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADMINISTRAÇÃO DA CATATA. **Historial do Município da catata**. 2019.

BARRETO, Mário. **Planejamento e Organização em Turismo**. São Paulo: Papirus. 2006.

BRUE, Stanley L. **História do Pensamento Económico**. Tradução de Luciana Penteado Miquelino. São Paulo: Thomson Learning, 2006.

CALUNDUNGO, André João. **Mediação Social Em Angola: Relações de Interface entre ONGS e Camponeses na Região do Planalto Central, Província do Huambo, Município da Caála**. Tese de Doutoramento. UFRGS. Porto Alegre, 2013.

CANANGA, Ester Chimbapo - **relação entre o poder tradicional e o poder positivo no município da Caála – 2022**

CARVALHO, Fernando. **Economia Monetária e Financeira: teoria e prática**. Rio de Janeiro: Campus, 2000.

CARVALHO, José Eduardo. **Metodologia do Trabalho Científico, Saber-Fazer da investigação para dissertações de teses**, 2ª Edição, Lisboa: Escolar Editora, 2009.

CEITA, Constança do Nascimento Rosa Ferreira - *Silva Porto na África Central – Viye/Angola: História Social e Transcultural de um Sertanejo (1839-1890)*. 340f. Tese. UNL. Lisboa, 2014.

COSTA, Rodrigues Jacinto - *Colonialismo e género entre os Ovimbundu: relações de poder no Bailundo (1880-1930)*. 205f. Tese. Universidade de Brasília. Brasília, 2006.

CHICO, Hermelindo Silvano - **O Poder Local Do Estado e As Autoridades Tradicionais Em Angola: Caso da Lunda**. 136f. Dissertação. PUCPR. Curitiba-PR, 2020.

CRA- constituição da republica de Angola 2010

CUNHA, Guerra - **Avaliação e Perícia Ambiental**. – 9ª Ed. – Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2009.

CACONDA, Maurício Chivinda - **o contributo dos locais históricos na diversificação da economia do município da Caála - 2022**

FERREIRA, Eduardo Paz, **Valores e Interesses – Desenvolvimento Económico e Política Comunitária de Cooperação**, Coimbra, Almedina, abril, 2004.

GALLARDO, Amrillis Lúcia Casteli Figueiredo - **Análise das Práticas de Gestão Ambiental da Construção da Pista Descendente da Rodovia dos Imigrantes**. Tese (doutorado). Universidade de São Paulo, 2004

GIL, Antonio Carlos - **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. Ed. 6ª. Edit. Atlas Sa. São Paulo, 2008.

GTPHA. **Património ambiental: Como e Por Que Preservar**. 3ª edição. Bauru, SP: Canal 6,

JONATHAN, Braz de Lima, **Pavimentação Asfáltica – Formação Básica para Engenheiros**, 2008.

KANDJO, João Sicato. **Métodos para Investigação Histórica**. 2021.

MANGALA, André Nzinga Gaspar - **O Contributo das Autoridades Tradicionais na Afirmação como Poder Local em Angola. O caso Particular do Ambriz (2015-2017)**. Dissertação. Universidade de Lisboa. Lisboa, 2018

MELO, Francisca Lopes Barreto - **Beneficiação, reabilitação e manutenção de estradas**, 2012.

MONTEIRO, Domingas Henriques - **Tradições Nacionais e Identidades**: Dissertação. Universidade do Porto. 2014

Nunes, Catarina - **Construção - Gestão da conservação dos pavimentos rodoviários**. 2001.

RODRIGUES, Adilson das Necessidades Ricardo - **Reflexões Sobre a Influência do Direito Costumeiro no Direito Administrativo Angolano à Luz da Constituição da República de Angola de 2010. 66f**. Dissertação. Faculdade de Direito. Porto, 2018.

SAMESSELE, Daniel Domingos. **O contributo da missão do Ndoni para formação do homem – Caála** - 2022