



Tema A Gestão do trânsito rodoviário: desafios enfrentados pelas autoridades competentes de fiscalização do trânsito rodoviário – Estudo de caso da Cidade de

Maputo

Supervisora

Mestre Carolina Pereira

Maputo

2014

Universidade Eduardo Mondlane

Curso de Mestrado em Gestão Empresarial

A Gestão do trânsito rodoviário: Desafios enfrentados pelas autoridades competentes de fiscalização do trânsito rodoviário – Estudo de caso da Cidade de Maputo

Samuel Johane Siteo

Dissertação apresentada em cumprimento dos requisitos parciais para a obtenção do grau de Mestre em Gestão Empresarial na Faculdade de Economia da Universidade Eduardo Mondlane

Maputo, Setembro 2014

Declaração de honra

Declaro por minha honra que esta pesquisa nunca foi apresentada em nenhuma dissertação com o propósito de aquisição de qualquer grau académico. Ela é fruto de um esforço pessoal, baseado em pesquisa empírica, que consistiu na observação directa dos factos, aplicação das entrevistas e dos questionários e de consultas bibliográficas.

(Samuel Johane Siteo)

Folha de aprovação

Dissertação apresentada ao programa de Pós-Graduação da Faculdade de Economia da Universidade Eduardo Mondlane, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Gestão

O Presidente do Juri: Dra. Eulália Madime

O Arguente: Dr. Estácio Rajá

O Supervisor: Dra. Carolina Pereira

Dedicatória

À memória dos meus pais,

Aos meus filhos,

Aos meus irmãos,

Pelo incentivo e carinho,

À minha mulher, companheira da vida que em variadas circunstâncias consentiu sacrifícios em ficar desprovida do meu afecto como marido. Soube compreender a minha condição de estudante que em muitas ocasiões me obrigou a ficar longe dela. A minha companheira da vida, que me prestou um valioso e incomensurável para que eu pudesse alcançar o meu objectivo, o de terminar os meus estudos com êxito.

Agradecimentos

A preparação e produção deste trabalho não teria sido possível não fossem o empenho e dedicação dos docentes, mestres orientadores do processo de ensino e aprendizagem da faculdade da economia, em especial os docentes afectos ao curso de mestrado em gestão empresarial.

Os meus agradecimentos vão, em especial para a minha supervisora, Mestre Carolina Pereira, por me ter aceitado como seu tutorando e por toda a ajuda, assessoria e orientação na elaboração deste trabalho, de forma incondicional e abnegada desde o início até ao fim

Os meus agradecimentos vão, também, para os docentes que abaixo se indicam:

Prof. Doutora Maria Antónia Lopes (UEM);

Prof. Doutor Joaquim Manjate (UEM);

Prof. Doutor Luís Ventura Bila (UP);

Prof. Doutor Lourenço Caetano (ACIPOL);

Mestre Hassane Momade (UEM)

Pela sua valiosa contribuição na orientação do trabalho, pelo seu carinho e encorajamento nos momentos mais críticos do processo redaccional, sem os quais não teria chegado a esta etapa final do processo.

Os agradecimentos são extensíveis ao elenco da coordenação do curso de Mestrado em Gestão Empresarial, à Direcção e ao pessoal administrativo da Faculdade de Economia pela liderança sábia e clarividente com que conduziu o processo de ensino e aprendizagem, pelo inestimado apoio no fornecimento de materiais didácticos de apoio necessários. Agradeço à todas instituições públicas tais como INATER, ANE, PRM, PM, CMCM, DECM, HCM, TJCM e privadas tais como AECOMA, ATROMAP, EMOSE e FEMATRO pela inestimável colaboração e fornecimento de informações úteis para este trabalho.

Epígrafe

Saiba que a vida há só uma!

A velocidade automóvel mata, guie devagar!

Vale a pena perder um minuto na vida, do que a vida num minuto!

(INAV, 2009).

Resumo

O presente trabalho tem como tema “A Gestão de trânsito rodoviário: Desafios enfrentados pelas autoridades competentes de fiscalização do trânsito rodoviário – Estudo de caso da Cidade de Maputo.”

A pesquisa formulou o problema, que consistiu em ” *Descrever os principais factores que afectam a qualidade do movimento de automobilistas e peões e influencia a gestão do trânsito rodoviário pelas autoridades competentes na Cidade de Maputo.*” O objectivo consistia na análise de factores associados que influenciam a qualidade de movimento de automobilistas e peões nas vias públicas.

A pesquisa confirma, empiricamente, as hipóteses formuladas em torno do problema da pesquisa,

A metodologia do estudo adoptou a observação directa e sistemática, com aplicação de técnicas de análise bibliográfica, entrevistas estruturadas dirigidas as instituições responsáveis pelo controlo e fiscalização do trânsito e de questionários aplicados aos automobilistas, peões e agentes da polícia de trânsito e municipal. A pesquisa adoptou uma amostra seleccionada aleatoriamente de cerca de 649 elementos.

A pesquisa concluiu que os problemas do trânsito rodoviário na Cidade de Maputo são produto de vários factores conexos e não de uma única causa directa.

Os conceitos-chaves empregues nesta pesquisa são:

- Estado de embriaguez
- Segurança rodoviária
- Fiscalização de trânsito
- Gestão caótica do trânsito
- Educação cívica rodoviária

Lista de tabelas

Tabela 1: Congestionamentos contribuição para a desordem nas vias públicas-----	116
Tabela 2: Violações as regras de trânsito manifestação de impunidade por parte dos automobilistas-----	117
Tabela 3: Suborno e a extorsão, as formas de corrupção mais comuns e visíveis na polícia-----	117
Tabela 4: O nível actual de corrupção na Polícia afecta a qualidade da fiscalização policial-----	118
Tabela 5: Tem conhecimento da existência de uma estratégia de combate a corrupção na Polícia-----	118
Tabela 6: Considera que a Policia de Trânsito e Municipal tem estado presentes nos locais de ocorrência de congestionamentos e acidentes de viação-----	119
Tabela 7: A qualidade do movimento de peões e de veículos automóveis, nas vias públicas-----	119
Tabela 8: As campanhas de sensibilização de prevenção rodoviária têm resultado em alguma mudança no comportamento dos peões e automobilistas-----	120
Tabela 9: Considera que a legislação sobre o trânsito é eficaz para os actuais problemas do trânsito rodoviário-----	120
Tabela 10: Concorda que a agravação das medidas punitivas ajudaria a retrair actual tendência transgredir as regras do trânsito rodoviário por parte de alguns condutores-----	121

Tabela 11: Considera que a introdução de um programa de educação cívica rodoviária no sistema do ensino escolar pode ajudar na mudança de comportamento de peões e de automobilistas nas vias públicas-----121

Tabela 12: As autoridades competentes do trânsito estão preparadas para gerir o trânsito rodoviário, nas condições actuais-----122

Tabela 13: A actual estratégia para escoar o trânsito no período de manhã pelas principais estradas, que dão acesso a Cidade de Maputo, é correcta-----122

Tabela 14: A comunicação e/ ou coordenação de actividades entre as autoridades competentes do trânsito influencia na qualidade de gestão do trânsito-----123

Tabela 15: O crescimento rápido do parque automóvel tem algum impacto na qualidade da gestão do trânsito pelas autoridades competentes-----123

Tabela 16: Considera que as condições de estradas e de sinalização rodoviária da Cidade de Maputo influenciam na circulação automóvel-----124

Tabela 17: O peão usa de forma consistente, os mecanismos de proteção existentes, nas vias públicas-----124

Tabela 18: O tempo de formação de condutores nas escolas de condução é suficiente para se ter um condutor bem habilitado-----125

Lista de gráficos

Gráfico 1- Os congestionamentos contribuem para uma desordem nas vias públicas-----69

Gráfico 2- As violações as regras do trânsito são uma manifestação do sentimento de impunidade por parte dos automobilistas-----70

Gráfico 3- O suborno e a extorsão, as formas de corrupção mais comuns e visíveis na policial-----71

Gráfico 4- O nível actual de corrupção na Polícia afecta a qualidade da fiscalização policial-----72

Gráfico 5- Conhecimento da existência de uma estratégia de combate a corrupção na Polícia-----73

Gráfico 6- A Policia de Trânsito e Municipal tem estado presentes nos locais de ocorrência de congestionamentos e acidentes de viação-----74

Gráfico 7- Acha que a qualidade do movimento de peões e de veículos automóveis, nas vias públicas, é boa-----75

Gráfico 8- As campanhas de sensibilização de prevenção rodoviária têm resultado em alguma mudança no comportamento dos peões e automobilistas-----76

Gráfico 9- A legislação sobre o trânsito é eficaz para os actuais problemas do trânsito rodoviário-----77

Gráfico 10- agravação das medidas punitivas ajudaria a retrain a actual tendência para transgredir as regras do trânsito rodoviário por parte de alguns condutores-----78

Gráfico 11- A introdução de um programa de educação cívica rodoviária no sistema do ensino escolar, poderia ajudar na mudança de comportamento de peões e de automobilistas nas vias públicas-----	79
Gráfico 12- As autoridades competentes do trânsito estão preparadas para gerir o trânsito rodoviário, nas condições actuais-----	80
Gráfico 13- A actual estratégia de escoamento do trânsito pelas principais estradas, que dão acesso a Cidade de Maputo, é correcta-----	81
Gráfico 14- A comunicação e/ ou coordenação de actividades entre as autoridades competentes do trânsito influencia na qualidade de gestão do trânsito-----	82
Gráfico 15- O crescimento rápido do parque automóvel tem algum impacto na qualidade da gestão do trânsito pelas autoridades competentes-----	83
Gráfico 16- As condições de estradas e de sinalização rodoviária da Cidade de Maputo influenciam na circulação automóvel-----	84
Gráfico 17- O peão usa de forma consistente, os mecanismos de protecção existentes, nas vias públicas-----	85
Gráfico 18- O tempo de formação de condutores nas escolas de condução é suficiente para se ter um condutor bem habilitado-----	86

Lista de figuras

Fig.1- Segurança rodoviária-----	43
Fig. 2 – Níveis de contra-ordenação-----	45
Fig. 3 – Sistema de comunicação entre as autoridades competentes-----	49

Lista de quadros

Quadro 1: Informação ilustrativa sobre os acidentes de viação-----	36
Quadro 2: Evolução de acidentes de viação-----	40
Quadro 3: Comparação de acidentes de viação de 2011 a 2012 a nível da Cidade de Maputo-----	41
Quadro 4: Tipo de Violações e Respectivas Sanções Impostas-----	46
Quadro 5: Perfil epidemiológico de acidentes de viação e suas consequências-----	48
Quadro 6: Evolução do Parque Automóvel-----	64

Lista de imagens fotográficas

Imagem 1 (a): A imagem a esquerda documenta a situação da Avenida Eduardo Mondlane a esquina com a Avenida Guerra Popular, junho de 2012. e a direita reporta o caos no estacionamento de viaturas na rua Joaquim Lapa, na baixa da Cidade de Maputo, abril de 2012-----	38
Imagem 2: A imagem abaixo ilustra o nível de violência com os acidentes causam e ceifam vidas humanas e destroem bens materias -----	47

Imagem 3 (c): Cenário retratando um acidente de viação ocorrido, na Rua da Deta (Cidade de Maputo), em Abril de 2008, e os agentes a tomarem a ocorrência. Fonte: Departamento de Trânsito do Comamndo da PRM da Cidade de Maputo-----51

Imagem 4 (b): Cenário de travessia de peões na Avenida 25 de Setembro, baixa da Cidade de Maputo, em Abril de 2012-----59

NB: (a), (b), (c) e (d) Imagens documentadas no texto.

Lista de abreviaturas

AECOMA-Associação das Escolas de Condução da Cidade de Maputo

ANE-Administração Nacional de Estradas

ATROMAP-Associação dos Transportadores da Cidade de Maputo

BO-Boletim Oficial

BR-Boletim da República

CE-Código da Estrada

CMCM-Conselho Municipal da Cidade de Maputo

CR-Constituição da República

Dc.-Decreto

Dc.L-Decreto-Lei

DECM-Direcção de Educação da Cidade de Maputo

Dco.lín.pt.-Dicionário Universal da Língua Portuguesa

Dco.prát.ilstr. lin. pt.-Dicionário Prático Ilustrado da Língua Portuguesa

DL-Diploma Legislativo

DM-Diploma Ministerial

DT-Departamento de Trânsito

DTTI-CM-Direcção dos Transportes, Trânsito e Infra-estrutura do Conselho Municipal

DVVK-Dientsvorschriften fuer Verkehrspolizei (Directiva de Serviço para Polícia de Trânsito)

DTRSA-Department of Transport of the Republic of South Africa

EMOSE-Empresa Moçambicana de Seguros

FEMATRO-Federação Moçambicana de Associações de Transporte Rodoviário

HCM-Hospital Central de Maputo

INATER-Instituto Nacional dos Transportes Terrestres

INAV-Instituto Nacional de Viação

Minist. Cid-Ministério das Cidades

MINED-Ministério da Educação

MINT-Ministério do Interior

MTC-Ministério de Transportes e Comunicações

MISAU-Ministério da Saúde

MJ-Ministério de Justiça

MOPH-Ministério das Obras Públicas e Habitação

NR&TR-Nordic Road & Transport Research

NDT-National Department of Transport (RSA)

PFA-Polizeifuehrungsakademie (Academia da Polícia)

PM – Polícia Municipal

PRM-Polícia da República de Moçambique

PT-Polícia de Trânsito

PM – Polícia de Trânsito e Polícia Municipal

RAS-República da África do Sul

Res.-Resolução

SADC-Southern African Development Community

SATCC-Southern African Transport Coordinating Committee

SNRA-Swedish National Road Administration

StVO-Strassenverkehrsordnung (Regulamento do Código da Estrada)

TAS-Taxa de Ácool no Sangue

TJCM-Tribunal Judicial da Cidade de Maputo

WHO-World Health Organization.

Índice

Declaração de honra.....	i
Folha de aprovação	ii
Dedicatória.....	iii
Agradecimentos	iv
Epígrafe.....	v
Resumo	vi
Lista de tabelas.....	vii
Lista de gráficos.....	ix
Lista de figuras.....	xi
Lista de quadros	xi
CAPÍTULO I – INTRODUÇÃO	1
1. 1 Definição do tema.....	1
1. 1. 1 Contexto e relevância do estudo	2
1. 2 Delimitação do tema	6
1. 3 Enquadramento temporal e espacial	7
1. 4 Formulação do problema de pesquisa.....	7
1. 4. 1 Questões da pesquisa	9
1. 5 Formulação das hipóteses	9
1. 5. 1 Variáveis do estudo.....	10
1.6 Definição dos objectivos.....	10
1. 6. 1 Objectivo geral.....	10
1. 6. 1. 1 Objectivos específicos	11
1. 7 Justificativa	11
1. 8 Estrutura do trabalho.....	12
CAPÍTULO 2 – METODOLOGIA	14
2. 1 Metodologia de Estudo	14
2. 2 Critérios de selecção das instituições para a pesquisa e razões de sua escolha	14
2. 3 Técnicas de recolha de dados.....	15
2. 4 Amostragem.....	16
2. 4. 1 População do Estudo.....	16

2. 4. 2 Tamanho da amostra	17
2. 4. 3 Fórmula para cálculo da amostra	17
2. 5 Validade dos resultados	18
2. 6 Limitações do estudo	18
CAPÍTULO 3 - ENQUADRAMENTO TEÓRICO	20
3. 1 Conceitualização	20
3. 2 Revisão de Literatura	22
3. 2. 1 Noção de gestão caótica do trânsito rodoviário e suas causas	22
3. 2. 2 Forma de gestão caótica do trânsito rodoviário na Cidade de Maputo	23
3. 2. 2. 1 Os principais factores de gestão caótica	27
3. 2. 3. Sinergias para a Superação de Gestão Caótica	28
3. 2. 3 Caracterização do trânsito rodoviário na Cidade de Maputo	29
3. 2. 3. 1 Comportamento dos Peões e Condutores	33
3.2.3.2 Estado das Infra-Estruturas Rodoviárias.....	37
3.2.3.3 Segurança rodoviária de 2006 a 2011 na Cidade de Maputo.....	39
3.2.3.4 Violações da Lei e suas Consequências.....	44
3.2.3.5 Autoridades de Fiscalização do Trânsito e suas Competências Profissionais	48
3. 2. 3. 5. 1 Formas de Comunicação e Coordenação no Trabalho	52
3. 2. 3. 5. 2 Postura das Autoridades Competentes de Trânsito.....	53
3. 2. 3. 5. 3 Estado da Legislação sobre o Trânsito.....	56
3.2.4 O Papel da Educação Cívica na Segurança Rodoviária.....	57
.....	59
Foto 5 (d): Cenário de travessia de peões na Avenida 25 de Setembro, baixa da Cidade de Maputo, em Abril de 2012.	59
3.2.4.1 Experiências práticas sobre a educação cívica rodoviária na Cidade de Maputo.	60
3.2.4.2 Processo de formação de condutores nas escolas de condução na Cidade de Maputo	61
3.2.5.1 População e parque automóvel na Cidade de Maputo	62
3.2.5.2 Descrição cronológica sobre a evolução do parque automóvel	64
3.2.5.3 Situação de Parques de Estacionamento de Veículos Automóveis	66
CAPÍTULO 4 – DESENVOLVIMENTO E RESULTADOS DA PESQUISA.....	68

4. 1 Apresentação de dados.....	68
4. 3 Síntese geral do processo de análise e interpretação de dados	86
CAPÍTULO 5- CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	89
5. 1 Conclusões do estudo.....	89
5. 2 Recomendações.....	90
BIBLIOGRAFIA	92
Anexo 1 – Questionários aos principais protagonistas do trânsito rodoviário.....	106
Anexo 2 - Entrevista a entidades privadas e públicas do trânsito rodoviário	111
Anexo 3 – Tabelas dos questionários.....	116
Anexo 4 - Imagens fotográfica	126
Foto 5: Cena de travessia de peões e trânsito de veículos na Avenida 25 de Setembro e Avenida Samora Machel, na Baixa da Cidade.....	130
Apêndice 1 - Plano de observação dos acontecimentos do trânsito rodoviário.....	131
Apêndice 2 - Acto e técnicas de observação directa dos acontecimentos do trânsito rodoviário.....	133

CAPÍTULO I – INTRODUÇÃO

1. 1 Definição do tema

O presente tema pretende analisar os vários factores que interferem e influenciam no movimento dos veículos e peões nas vias públicas da Cidade de Maputo, bem como discutir forma para a busca de soluções. O assunto em epígrafe preocupa a todos quantos usam as estradas da cidade em estudo, que se vêem confrontados com fenómenos que, de certo modo, comprometem os seus direitos e liberdades individuais de circular naqueles espaços.

O comportamento de alguns automobilistas irresponsáveis, que protagonizam uma condução inadequada, desordem, congestionamentos, manobras perigosas e abusos de velocidade, põe em causa os princípios de uma circulação automóvel ordeira e segura nas vias públicas.

O estado das infra-estruturas rodoviárias deficientes e insuficientes para responder a necessidade, cada vez maior, de circulação automóvel devido ao crescimento do parque automóvel por um lado e a falta da capacidade das autoridades competentes de fiscalização do trânsito, por outro lado, constituem a preocupação central do presente estudo.

Os aspectos, acima referenciados, dominam o cerne dos problemas do trânsito, manifestos em forma de abusos de velocidade automóvel, condução sob influência de álcool, prática de manobras perigosas e as práticas corruptas por parte das autoridades competentes de fiscalização. Tudo isto, mina esforços para a boa qualidade do movimento ordeiro e seguro de pessoas e bens pelas vias públicas.

Os factores acima descritos resultam a definição do seguinte tema do estudo: “*A Gestão do trânsito rodoviário: Desafios enfrentados pelas autoridades competentes de fiscalização do trânsito rodoviário – Estudo de caso da Cidade de Maputo.*”

O comportamento de alguns condutores irresponsáveis, que protagonizam uma condução inadequada pondo em causa ordem e segurança rodoviária, a deficiência de infra-estruturas rodoviárias, e a permissividade da lei para com certas infracções graves. Tudo isto não ajuda a qualidade do movimento automóvel na Cidade de Maputo. O texto deste trabalho está dividido em cinco (5) capítulos, a saber:

Capítulo 1: consta de introdução que abrange o objecto de estudo, contexto e relevância do estudo, delimitação e limitação do tema, problema da pesquisa, hipóteses, objectivos do estudo, justificativa, plano geral do trabalho; Capítulo 2: Metodologia; métodos, técnicas, população e tamanho de amostra; Capítulo 3: Enquadramento teórico, historial do trânsito, caracterização e efeitos do trânsito, organização do trânsito, gestão caótica e suas causas, estudo comparado; Capítulo 4: Desenvolvimento do trabalho; apresentação e análise de dados; interpretação e síntese geral dos inquéritos aos protagonistas; Capítulo 5: Conclusões e recomendações.

1. 1. 1 Contexto e relevância do estudo

Os transportes rodoviários jogam papel muito importante no desenvolvimento económico e social da Cidade de Maputo em particular e do país no geral. É através dos transportes rodoviários que o país faz a ligação interna e externa com países vizinhos os do interior da região da África Austral e de outras regiões ou fora do continente africano, para movimento de pessoas e bens.

É nesta perspectiva, que o Programa Quinquenal do Governo (2005: 124)¹ realça a importância dos transportes rodoviários na economia nacional, exortando as entidades licenciadoras a incentivar e acelerar a expansão da rede de transportes de passageiros e de mercadorias para as zonas rurais em apoio aos camponeses no escoamento dos excedentes da produção agrícola e de matérias-primas para os centros de processamento e/ ou de comercialização.

O Governo vinca, uma vez mais, a necessidade de melhoria e aumento da circulação de pessoas e bens, como um dos factores essenciais, que impulsionam o crescimento

¹ Programa quinquenal de do Governo aprovado pelo Conselho de Ministros sob Res no 16/ 2005, de 11 de Maio sobre os transportes;

económico e favorece o desenvolvimento harmonioso do território nacional e perspectivando a integração regional.

A estabilidade política, económica, social de que goza o País e o melhoramento do ambiente de negócios, abrem perspectivas promissoras para um rápido desenvolvimento do país, o que permite a longo prazo a elevação do nível de vida dos cidadãos, proporcionando-lhes riquezas. É assim, que surgem capacidades para aquisição de bens, dentre vários se incluem veículos automóveis, usados como meio de transporte.

O presente trabalho faz uma reflexão aos problemas levantados com a circulação desses veículos nas estradas, muito particularmente, nas da Cidade de Maputo, o que coloca um desafio às autoridades no âmbito da gestão da segurança rodoviária.

Na circulação automóvel existem três factores importantes a ter-se em consideração, respectivamente, o Homem, o veículo e a via. O conjunto destes produzem o fenómeno rodoviário, que deriva tarefas as autoridades de fiscalização.

Hoffmann *et al.* (2001: 37), afirma que o trânsito rodoviário resulta da combinação do ambiente do veículo e da via. Estes influenciam-se mutuamente e determinam o comportamento do homem na via pública².

O veículo transporta o homem constituindo o seu ambiente mais próximo em movimento. Assim, ao condutor impõe-se que dirija o seu veículo com a máxima prudência, ou seja, tendo em consideração o ambiente da via na qual transita, sobretudo a regulação da velocidade de seu veículo.

DVVK (1987: 9)³ afirma que: *"maior é a concentração de veículos nas rodovias, maior é o volume de tráfego..."* o que na sua opinião, tal facto tem como consequência uma maior probabilidade de ocorrências de congestionamentos e/ ou de acidentes de viação.

²HOFFMANN, Maria H. *et al.* Comportamento humano no trânsito, São Paulo, editora casa do psicólogo, 2001, p.37; homem refere-se ao comportamento dos peões, condutores e incluindo o passageiro na via pública que influenciam directamente à configuração dos diferentes cenários do trânsito rodoviário.

Esta afirmação pode ser atestada pelos acontecimentos nas principais artérias da Cidade de Maputo, nas horas da ponta derivando grande agitação nos protagonistas do trânsito rodoviário.

A legislação sobre o trânsito, como um instrumento de dissuasão, acompanha a evolução dos acontecimentos que ocorrem na sociedade de leis. Esta é necessária para desencorajar qualquer propensão a práticas de violações às regras de trânsito e porque o comportamento humano exige uma vigilância permanente e a responsabilização pelos actos cometidos⁴.

Qualquer desajustamento da legislação a respeito da realidade favorece a prevalência da desordem nas vias públicas, numa situação em que o homem automobilista ou peão precisa ter consciência de seus deveres para os cumprir devidamente. Ele precisa conhecer o limite da sua liberdade, para saber respeitar os direitos e liberdades dos outros.

Para tal, é necessário que a análise da situação seja uma constante, para se saber combinar as necessidades do reajustamento da legislação e o comportamento humano em cada etapa do desenvolvimento social e económico.

Rainer (1978: 8) afirma, que a análise da situação é um processo de tratamento da informação recolhida acerca do que se passa no campo real, para facilitar a tomada de decisões apropriadas pelos gestores.

As autoridades competentes do trânsito agem em função dos acontecimentos da ocasião, na tentativa de controlar a situação. São exemplos disso, as medidas adoptadas após ocorrência de acidentes de viação de maior impacto, na Cidade de Maputo.

A cronologia de factos ocorridos nas estradas da Cidade de Maputo, que se segue abaixo, atesta este ponto de vista. Segundo fontes do Departamento de Trânsito da Polícia da República de Moçambique na Cidade de Maputo (DT-PRM-CM, 2010), indicam que:

³ DVVK (Dienstvorschriften fuer Verkehrsaufsicht), hochschule der deutschen volkspolizei, berlin, 1984, pp9 (directive da polícia de trânsito para fiscalização rodoviária)...

⁴ www.vd.dk. About traffic education and traffic rules in Denmark;

- Em 2005, no troço da Portagem de Maputo a Praça 16 de Junho, ocorreram cerca de 80 acidentes, que causaram 25 mortos, 100 feridos graves e 260 feridos ligeiros, além de danos materiais avultados, orçados em cerca de \$13.7 milhões de dólares americanos. Isto levou as autoridades a adoptar uma série de medidas, em forma de operações policiais visando estancar a subida de índice dos acidentes, sobretudo para minorar as suas consequências (DT-PRM-CM, 2009);
- Em 2008, na Avenida de Moçambique, registaram-se 60 acidentes de viação, os quais resultaram 24 mortos, 98 feridos graves e 203 feridos ligeiros e danos materiais avultados, orçados em cerca de \$9.450.000,00 de dólares americanos. Estando envolvidos dois veículos de tipo “mini-buses,” de serviços de transportes semi-colectivos de passageiros, vulgo “chapa-100,” as autoridades desencadeiam uma campanha em larga escala para contra o excesso de velocidade em automóveis bem como a superlotação no transporte de passageiros (DT-PRM-CM, 2009).
- Em 2010, ainda na Avenida de Moçambique, ocorreram cerca 88 acidentes dos quais, 75 % foram atropelamentos, que causaram a vida a 32 pessoas e provocaram 99 feridos graves e 200 feridos ligeiros e danos materiais em viaturas orçados em \$1.550.000,00 de dólares americanos, o equivalente a 44.950.000,00 MT, ao câmbio do dia.
- Em 2010, na Avenida Marginal, ocorreram cerca 15 acidentes, sete dos quais foram do tipo despiste e capotamento, em resultado dos quais 12 pessoas perderam a vida, quando os veículos em que seguiam, embateram-se contra o paredão de protecção da baía caindo em seguida nas águas do mar.

Perante este cenário, as autoridades decidiram reforçar as medidas de prevenção de acidentes, tais sejam controlo rígido contra o consumo de álcool durante o exercício de condução automóvel, controlo de velocidade, educação cívica aos peões e automobilistas bem como a construção de pontes para protecção de peões ao longo das Avenidas de Namaacha e de Moçambique.

Este corolário de acontecimentos parece levar as autoridades públicas a tomarem decisões, que induzam a medidas proactivas paliativas para fazer face aos problemas que se lhes colocam. É que, a gravidade da situação de sinistralidade rodoviária cria um sentimento de insegurança nas estradas da cidade, se se atender ao impacto das suas consequências negativas.

Assim, pretende-se com o tema trazer um debate a sociedade (de académicos, instituições e aos especialistas em matéria de trânsito e viação) sobre a circulação de automobilistas e peões nas vias públicas. Para a comunidade, a importância do tema reside no facto de que, além de transmitir uma informação útil, para a sua vida prática, este pretende, também, despertar a consciência de cidadania a seus membros e conseguir o seu envolvimento na busca de soluções para os problemas que se levantam.

Para as instituições responsáveis pela gestão do trânsito rodoviário, o tema pretende trazer uma contribuição que possa elevar o nível da capacitação institucional, do ponto de vista técnico-profissional, com vista ao melhoramento da sua prestação. E, para o autor, pessoalmente, o tema tem como reais motivações: o interesse em aprofundar o seu conhecimento sobre o assunto do ponto de vista académico e profissional e em generalizar e publicar os resultados do estudo realizado.

1. 2 Delimitação do tema

O estudo limitou-se ao território da Cidade de Maputo, tendo-se baseado em dados estatísticos (ilustrativos com relação ao problema proposto) dos últimos cinco anos (de 2007 a 2011).

O período para realização da pesquisa tornou-se insuficiente para aprofundar o processo de busca de informações necessárias para as respostas de questões do problema colocadas no presente trabalho. Os custos implicados das deslocações dentro do espaço territorial determinado, foram onerosos. Tudo isto constituiu a maior limitação deste trabalho.

1. 3 Enquadramento temporal e espacial

O estudo centrou-se num horizonte temporal, do ano 2007 a 2011, analisando dados fornecidos pelos Departamento de Trânsito da Polícia da República de Moçambique (DT-PRM-CM) e Instituto Nacional dos Transportes Terrestres (INATER) relativos aquele período.

O horizonte espacial para o estudo circunscreve-se ao território da Cidade de Maputo, por ser aquela na qual se desenrola a presente pesquisa.

A Cidade de Maputo tem cerca de 1.111.638 de habitantes e uma extensão territorial de cerca de 3000 km². Limita-se ao norte e este pelo Distrito de Marracuene, ao sul à Cidade da Matola, ao oeste e sudoeste pelo Distrito de Matutuine ao noroeste pelo Oceano Índico.

1. 4 Formulação do problema de pesquisa

Segundo INATER (2009), constata-se uma perda gradual dos valores éticos e morais por parte automobilistas e peões, no que toca ao cumprimento dos seus deveres em matéria de lei, com tendência crescente para o pior.

A aparente permissividade da lei para certos comportamentos, a fragilidade da fiscalização policial e a corrupção constituem factores associados ao fenómeno.

Em contrapartida, as autoridades competentes do trânsito rodoviário, nomeadamente, a Polícia de Trânsito, o Instituto Nacional de Viação⁵, a Administração Nacional de Estradas e o Conselho Municipal de Maputo, se desdobram em várias frentes, fazendo valer suas atribuições na tentativa de impor a ordem e disciplina nas estradas da Cidade de Maputo.

Os automobilistas, frequentemente, manifestam um comportamento, que denuncia claramente um sentimento de impunidade, a julgar pela amplitude da desordem que cometem nas vias públicas, em forma de violações graves às regras elementares do

⁵ Nome mudado para Instituto Nacional dos Transportes Terrestres (INATER), pelo decreto lei no 1/ 2011, de 23 de Março.

trânsito, tais como paragens e estacionamento irregulares, manobras perigosas, excesso de velocidade bem como a condução sob efeito de álcool.

O crescimento galopante do parque automóvel na Cidade de Maputo, com infra-estruturas diminutas, ou seja, não preparadas para responder a demanda do número de veículos automóveis agravam o problema do trânsito. Ademais, a aparente falta de habilidades dos condutores na condução automóvel é um outro lado do problema, o que faz levantar sérias suspeitas quanto a qualidade de formação obtida nas escolas de condução, indiciado à existência de práticas corruptas naqueles estabelecimentos de ensino de condução e no INAV, enquanto órgão fiscalizador de actividades de ensino e exame de condução.

BAMBO, V. Escândalo no INAV. Em jornal notícias. Maputo, edição no 27989, pp. 3-4, abr. 2011 e TIAGO, A. B. Cartas de condução emitidas a porta de cavalo. Em jornal savana, Maputo, edição no. 901, pp. 3, abr. 2011, publicaram artigos nos jornais notícias e savana, respectivamente, denunciando escândalos de corrupção no INAV, com especial enfoque, nos Serviços de Viação da Matola e da Cidade de Maputo, onde cerca de 76 funcionários foram suspeitos por envolvimento em escândalos de falsificação de cerca de 224 cartas de condução, tendo sido acusados e processados disciplinarmente e criminalmente, o que terminou com a demissão de cargo de alguns responsáveis cúmplices e a expulsão dos funcionários culpados daquela Instituição do Estado e da Função Pública, nos meados de Junho de 2011. Muito recentemente, TEMBE, O. Zucula castiga dirigentes do ex-INAV. Em *jornal público. Maputo*, edição no. 197, pp.5, març. 2013, publicou um artigo, no qual revelou que o Tribunal Administrativo ilibou todos funcionários, que haviam sido expulsos, acusados de envolvimento em escândalos de falsificação de cartas e outros, concedendo-lhes o direito de regresso aos seus postos de trabalho. Ora esta medida, pode ser entendida como, mais uma manobra de corrupção, se o tribunal não oferecer argumentos, suficientemente, convincentes neste posicionamento.

Segundo o INATER (2011), a inexistência de estratégias sobre a segurança rodoviária para o país em geral e para Cidade de Maputo em particular, constitui um factor influente no problema.

Neste contexto, o problema da pesquisa consiste em ”*Quais são os principais factores que afectam a qualidade do movimento de automobilistas e peões influenciando a gestão do trânsito rodoviário pelas autoridades competentes na Cidade de Maputo?*”

1. 4. 1 Questões da pesquisa

As questões de pesquisa são:

- Quais as principais características do trânsito rodoviário na Cidade de Maputo?
- Quais são os principais comportamentos manifestados pelos automobilistas e peões no trânsito rodoviário?
- Quais são os principais factores que contribuem para uma condução inadequada no trânsito rodoviário?
- Quais são os principais factores que contribuem para uma gestão ineficiente do trânsito rodoviário pelas autoridades competentes?
- Que medidas são adequadas para melhorar a qualidade do trânsito rodoviário para automobilistas e peões na Cidade de Maputo?

1. 5 Formulação das hipóteses

A presente pesquisa formulou as seguintes hipóteses:

- H1: Os principais factores que contribuem para uma condução inadequada no trânsito rodoviário são a falta de formação sólida nas escolas de condução;

Ho: A falta de formação sólida nas escolas de condução não são os principais factores que contribuem para uma condução inadequada no trânsito rodoviário;

- H2: Os principais factores que contribuem para uma gestão ineficiente do trânsito rodoviário pelas autoridades competentes do trânsito são as deficientes infra-estruturas e o crescimento do parque automóvel;

Ho: As deficientes infra-estruturas rodoviárias e o crescimento parque automóvel não são os principais factores que contribuem para uma gestão ineficiente do trânsito rodoviário pelas autoridades competentes do trânsito;

1. 5. 1 Variáveis do estudo

Variáveis sócio-demográficas:

1. Homem (condutor, passageiro ou peão)

- Sexo
- Idade
- Nível académico
- Local de residência;
- Profissão.

2. Veículo

3. Via

- Berma, passeio e a sinalização;

1.6 Definição dos objectivos

Os objectivos são os *fins* ou *metas* que se pretendem atingir com a elaboração da pesquisa.

Segundo Richardson (1999), estes indicam e orientam o pesquisador na actividade de investigação. E ajudam na tomada de decisões quanto aos aspectos metodológicos da pesquisa, e definem como proceder para chegar aos resultados pretendidos.

1. 6. 1 Objectivo geral

Para a presente pesquisa, o objectivo geral consiste em analisar as condições e os factores que influenciam o trânsito rodoviário na Cidade de Maputo.

1. 6. 1. 1 Objectivos específicos

Os objectivos específicos são, aqueles que operacionalizam os objectivos gerais para o alcance dos resultados pretendidos. Assim, constituem objectivos específicos do presente trabalho:

- Caracterizar o trânsito rodoviário nas vias da Cidade de Maputo;
- Descrever a evolução histórica da situação rodoviária na Cidade de Maputo;
- Identificar as causas da gestão caótica levada a cabo pelas autoridades competentes e;
- Recomendar medidas apropriadas para a gestão do trânsito rodoviário na Cidade de Maputo.

1. 7 Justificativa

A escolha deste tema resulta da inquietação que os acontecimentos do trânsito rodoviário têm evidenciado, sendo para o autor uma oportunidade para desenvolver um estudo, destinado a analisar os factores, que originam tal situação.

Os fenómenos rodoviários, muitas vezes, traduzidos em violações graves as regras do trânsito, como abusos de velocidade, embriaguez na condução automóvel e manobras perigosas, têm originado acidentes de viação graves.

Dos acidentes resultam traumas físicos e psicológicos nas vítimas, que convivem com sequelas para o resto de suas vidas. As famílias ficam enlutadas e a economia nacional sofre prejuízos devido aos danos humanos e materiais causados.

Esta situação obriga o governo a desviar suas atenções orientadas para a construção de infra-estruturas necessárias ao desenvolvimento sócio-económico, para atender a programas de internamento e tratamento de feridos, de importação de medicamentos e garantir a vigilância epidemiológica (no quadro de socorro e tratamento das vítimas dos acidentes) e também da vigilância e fiscalização policiais (no quadro de medidas proactivo-reactivas).

Constitui para o autor e para a sociedade, um assunto bastante actual e de capital importância, não apenas sob o ponto de vista académico, mas também da vida social em geral, tendo em conta que o trânsito é resultado da actividade dos transportes de passageiros e mercadorias, que possibilitam a movimentação de pessoas e bens.

A despeito da boa vontade que as autoridades do sector possam ter e/ ou tenham demonstrado, até agora, para a solução dos problemas rodoviários, tais parecem estar ainda longe de produzir um impacto desejável. Daí a grande preocupação da sociedade inteira sobre a situação, porquanto são vidas que estão em causa, daqui surge a pertinência de se trazer o assunto à discussão e procurar encontrar soluções apropriadas para o problema.

O autor acredita que a presente pesquisa, através das recomendações apresentadas, poderá contribuir para o despertar da consciência de responsabilidade por parte das autoridades competentes, que, a partir daqui, poderão projectar uma estratégia de segurança rodoviária, que procure melhorar o ambiente de circulação rodoviária. Ademais, tal poderá suscitar interesse da sociedade em geral, em se envolver nos esforços da busca de soluções para o problema levantado.

No final, isto traz benefícios a todos utentes das vias públicas, e não só, porquanto todos precisam da segurança nas estradas.

É nesta perspectiva, que o autor interessou-se pelo tema, de cujo estudo permitiria aprofundar o conhecimento do fenómeno em investigação, por forma a contribuir em ideias para a solução dos problemas aflorados.

1. 8 Estrutura do trabalho

O trabalho está dividido em cinco partes, a saber:

A *Primeira Parte* comporta a apresentação da introdução, na qual consta: o desenho da pesquisa, a justificativa do trabalho, os objectivos, o problema, as hipóteses e a delimitação e limitação da investigação.

A *Segunda Parte* comporta a metodologia do trabalho, o modelo da pesquisa escolhida, os métodos e técnicas de procedimentos usados para a colheita de dados para a investigação, a descrição da população e do tamanho de amostra.

A *Terceira Parte* compreende o desenvolvimento do trabalho, que abrange a apresentação da definição de conceitos-chave com base nos quais decorre todo o estudo e a revisão bibliográfica, que serve de embasamento teórico do assunto em investigação e na qual se faz uma análise crítica às teorias existentes acerca do tópico.

A *Quarta Parte* compreende a apresentação da síntese geral dos inquéritos realizados juntos aos protagonistas do trânsito (peões, automobilistas e agentes da polícia), ou seja, apresentação dos resultados, incluindo a análise e interpretação de dados obtidos, que são as respostas ao problema da pesquisa.

A *Quinta Parte* consiste na apresentação das conclusões e recomendações nas quais se expõe de forma muito resumida a discussão dos pontos mais relevantes da pesquisa, desde das questões de partida e a análise crítica das teorias sujeitas a verificação empírica baseadas em literatura consultada bem como recomendações para melhoramento de prestação e de funcionamento das instituições visadas pelo estudo.

E por fim faz-se a apresentação da bibliografia consultada constituída de obras de vários autores, que escreveram sobre o tópico em estudo, bem como de legislação e de fontes electrónicas usadas na construção do trabalho.

Esta parte final consta também de anexos constituídas por gráficos, quadros, entrevistas, questionários, plano, guião e fichas de registo de observação realizada no campo.

CAPÍTULO 2 – METODOLOGIA

2. 1 Metodologia de Estudo

Para a recolha de dados recorreu-se a uma combinação de métodos qualitativos e quantitativos, nomeadamente, a administração das entrevistas estruturadas dirigidas, dos questionários e da observação. As entrevistas foram direccionadas as instituições responsáveis pelo ordenamento, regulamentação, controlo e fiscalização do trânsito, nomeadamente Polícia de Trânsito e Municipal (PT e PM), Instituto Nacional de Transportes Terrestres (INATER) e Administração Nacional de Estradas (ANE). Os questionários foram dirigidos aos protagonistas do trânsito nomeadamente automobilistas, peões e agentes da polícia de trânsito.

A pesquisa também escolheu o tipo **descritivo**, pois a maior parte da informação a ser recolhida foi através da observação directa e uma parte por meio das entrevistas às entidades responsáveis pela fiscalização e controlo do trânsito na Cidade de Maputo e por meio dos questionários dirigidos aos protagonistas do trânsito.

Para esta pesquisa foram usados métodos mistos **quantitativo** e **qualitativo**, por parecerem as que mais se ajustam a natureza do problema levantado. Por conseguinte, o autor achou pertinente a combinação de ambos métodos como uma complementaridade no sistema da busca de informação para a presente pesquisa.

Isto ajuda a interpretação correcta do fenómeno bem como no esboço de soluções necessárias para o problema levantado.

2. 2 Critérios de selecção das instituições para a pesquisa e razões de sua escolha

Para efeitos de recolha da informação no contexto da presente pesquisa foram seleccionadas instituições, que, de forma directa ou indirecta desempenham um papel activo na segurança rodoviária na Cidade de Maputo, num total de onze (11) instituições.

A razão e pertinência da escolha destas Instituições para a entrevista, reside na importância e responsabilidade directa, no âmbito da gestão do trânsito rodoviário na Cidade de Maputo, nomeadamente: Polícia de Trânsito (PT) e Polícia Municipal (PM), Instituto Nacional de Transportes Terrestres (INATER), Administração Nacional das Estradas (ANE) e Conselho Municipal da Cidade de Maputo (CMCM).

A estas seguem-se aquelas entidades, cuja actividade complementa o seu trabalho, a saber: o Tribunal Judicial da Cidade de Maputo que julga os casos de acidentes ou condutores infractores autuados pela polícia; a EMOSE cuja actividade facilita o trabalho processual da Polícia e do Tribunal para efeitos de indemnização a danos causados a terceiros pelos acidentes de viação; a Direcção da Educação da Cidade de Maputo (DECM) é a instituição com a responsabilidade na educação inicial do homem (peão, passageiro e automobilista) a partir da escola; o Hospital Central de Maputo (HCM), com a responsabilidade de prestar assistência médica imediata as vítimas dos acidentes.

E por último estão a Associação das Escolas de Condução da Cidade de Maputo (AECOMA), Associação dos Transportadores de Maputo (ATROMAP) e Federação Moçambicana de Associações de Transporte Rodoviário (FEMATRO). A primeira desempenha um papel preponderante na formação de condutores nas escolas de condução; e as duas últimas, a representar os interesses do patronato. Por conseguinte todas estas entidades acima descritas tiveram que ser entrevistadas, neste processo, pois suas opiniões e informações fornecidas constituem um precioso contributo para o enriquecimento do presente trabalho.

2.3 Técnicas de recolha de dados

Quanto às técnicas para a recolha de dados, recorreu-se às seguintes:

Como forma de garantir que a informação a ser usada neste estudo fosse original e fiável recorreu-se a consulta as fontes primárias, aos especialistas das áreas do estudo e as autoridades responsáveis pela gestão do trânsito. Destes últimos foi obtida a informação acerca do trabalho do dia-a-dia, da experiência prática de anos de trabalho sobre a

matéria. Este exercício permitiu um aprofundamento do conhecimento sobre alguns aspectos relevantes ao estudo.

Assim, foram constituídas fontes primárias e secundárias para a busca da informação pertinente para a pesquisa: a) *fontes primárias* são os especialistas e outros personagens que conhecem o assunto pela experiência profissional ou vivem a realidade no seu dia-a-dia, que deste modo constituem uma fonte de informação teórica; b) *fontes secundárias* referem-se a obras bibliográficas, que pelo nível de organização literal metodológica permitem ao autor do estudo rever a literatura para perceber pontos de vista dos autores que se empenharam no estudo do tópico no passado e para identificar o contexto e a relevância do problema na actualidade (Azevedo, 2004: 112). Estas permitem, também, um confronto com a evidência empírica do assunto pesquisado.

Segundo Bauer e Gaskell (2008:93) a entrevista é das técnicas de colecta de dados mais flexível de todas, pela facilidade que tem na busca de informação em pesquisas sociais. Assim sendo, para a presente pesquisa foi privilegiada a entrevista estruturada dirigida, que possibilitou a elaboração de perguntas muito precisas e pré-formuladas, cujas estrutura, ordem e redacção permanecem inalteráveis para todos os entrevistados

Foi desenhado um questionário destinado aos protagonistas do trânsito rodoviário constituído pelos agentes da polícia de trânsito, automobilistas e peões. Estes respondem ao questionário sobre tudo o que sabem e/ou esteja relacionado consigo mesmos ou do ambiente rodoviário como um todo, que se supõe motivo da gestão caótica nas estradas da Cidade de Maputo.

2. 4 Amostragem

2. 4. 1 População do Estudo

A população para o presente estudo é constituída por condutores, passageiros, peões, residentes no centro e na periferia da Cidade da Maputo, agentes da polícia de trânsito, técnicos e especialistas de diversas entidades, nomeadamente: Comando da Polícia da República de Moçambique - Departamento de Trânsito, Polícia Municipal (Brigada de Trânsito), Instituto Nacional de Viação (INAV), Administração Nacional de Estradas

(ANE), Conselho Municipal da Cidade de Maputo (CMCM) nos Bairros de: Alto-Maé, Malanga, Aeroporto, Central, Baixa da Cidade, Polana-Cimento, Polana -Caniço, Jardim e Benfica.

Abrange, também, juízes do Tribunal Judicial da Cidade de Maputo (secções criminal e de polícia), médicos do Hospital Central de Maputo - HCM (áreas de epidemiologia e neurofisiologia), especialistas de Seguros (EMOSE), os presidentes das Associações das Escolas de Condução de Maputo (AECOMA) e dos Transportadores de Maputo (ATROMAP), Federação Moçambicana de Associações de Transportes Rodoviários (FEMATRO) e a Direcção da Educação e Cultura da Cidade de Maputo.

A população da Cidade de Maputo é segundo o recenseamento de 2007, do Instituto Nacional de Estatística (INE), composta por cerca de: 1. 111. 638 habitantes. Segundo INAV (2011) existem cerca de 175. 806 condutores.

2. 4. 2 Tamanho da amostra

Para o presente estudo foi adoptada uma amostragem por conveniência por se ajustar ao tipo de estudo descritivo que se escolheu e consiste em seleccionar elementos a que se tem acesso admitindo que estes possam representar o universo (Gil, 1999: 104). Assim a amostra foi constituída por cerca de 649 pessoas, das quais cerca de 309 são peões, 103 agentes da polícia de trânsito e cerca de 237 são automobilistas, que respondem aos questionários.

E cerca de 11 instituições públicas e privadas, que respondem às entrevistas estruturadas dirigidas.

2. 4. 3 Fórmula para cálculo da amostra

De acordo com Barbetta (2002), quando a população é conhecida, usa uma fórmula específica para a determinação da amostra, como se segue abaixo:

N- Universo

N_0 - Primeira aproximação para o tamanho da amostra (156)

n- Tamanho da amostra

E_0 - Erro amostral tolerável (8%)

$$N_0 = \frac{1}{(E_0)^2}$$

$$N_0 = \frac{1}{(0,08)^2} = 156$$

$$n = \frac{N \times N_0}{N + N_0}$$

$$n = \frac{25.099 \times 156}{25.099 + 156} = 155$$

2. 5 Validade dos resultados

Segundo Richardson (1999: 185), supõe-se que um instrumento é perfeitamente confiável e válido, quando aplicado em situações diferentes, proporciona o mesmo resultado. Nesta pesquisa, a validade dos resultados basea-se na informação recolhida do comportamento dos utentes das vias públicas, nomeadamente condutores, peões e os agentes da polícia, polícia de trânsito e municipal inclusivamente.

2. 6 Limitações do estudo

Constituíram limitações do estudo, os seguintes aspectos:

- O tempo para a elaboração deste estudo foi insuficiente devido a complexidade do assunto abordado;
- Nem todas as fontes foram receptivas para a consulta durante a recolha de dados, o que tornou o processo difícil;

- A falta de financiamento para as actividades de campo, ou seja, para custear as despesas com a impressão dos materiais do trabalho, nomeadamente os formulários de entrevistas e questionários;

Para se contornar constrangimentos relativos a produção de questionários e formulários de entrevistas recorreu-se a patrocínios de entidades empresariais privadas. Ao passo que a distribuição destes materiais, socorreu-se de alunos das escolas próximas ou situadas dos bairros das vias contempladas pelo estudo, o que mitigou consideravelmente.

O tempo não foi suficiente, para que se pudesse tratar convenientemente, os materiais recolhidos no campo bem como a organização e polimento do texto de certos erros gráficos e outros. Apesar de todas estas dificuldades os resultados não foram afectados.

CAPÍTULO 3 - ENQUADRAMENTO TEÓRICO

Neste capítulo, serão discutidos conceitos que procuram sustentar o embasamento teórico da pesquisa. Far-se-á, também, uma revisão de literatura que consistirá na análise crítica de textos escritos pelos autores que pesquisaram o assunto, no passado, para se perceber as diferentes abordagens ao longo dos tempos.

3.1 Conceitualização

Segundo Medeiros (2000), este é o segmento, que trata de construir conceitos necessários para a definição teórica do tema. Ou seja, os conceitos são as bases da construção do conhecimento teórico que sustenta o desenvolvimento da investigação. Para o presente trabalho são sugeridos os seguintes conceitos:

Alcoolemia: diz-se alcoolemia a presença do álcool no sangue de um condutor, que por suspeita de ingestão excessiva admite-se poder ser submetido a testes alcoolémicos por meio de instrumentos próprios par tal fim destinados (Dec.no.33/ 99, de 23 de Junho);

Autoridade competente: é a pessoa jurídica investida de poderes para ordenar, regulamentar, estabelecer regras e normas de circulação rodoviária, fiscalizar o trânsito, forçar os utentes das vias ao seu cumprimento e de aplicar sanções pelas infracções no quadro da manutenção da ordem pública (Daft & Steer, 1983: 477 e Farinha, 1961: 45);

Corrupção: é um fenómeno criminal que ocorre, quando alguém por si ou por interposta pessoa com o seu consentimento ou ratificação dá ou promete o funcionário com o conhecimento daquela vantagem patrimonial ou não que ao funcionário não seja devida um qualquer acto ou omissões contrárias aos deveres do cargo (Prata *et al.* 2007: 110-112);

Educação cívica rodoviária: é um processo pedagógico que tem como objectivo promover e desenvolver atitudes positivas nos automobilistas e peões por forma a levá-

los a obedecer consciente e voluntariamente as leis do trânsito vigentes (Kuntze, 1977: 158 e Marques, 2000: 55).

Estado de embriaguez: refere-se a alteração do estado fisiológico, emocional e psicológico de um condutor em consequência de ingestão de algum álcool ou de alguma droga capaz de lhe causar privação do uso de faculdades mentais perante o ambiente rodoviário, cuja comprovação se faz através de instrumentos de medidas aprovados pela lei (PFA, 2000).

Extorsão: é o crime que consiste em constrangimento de alguém (vítima), intencionalmente, a uma disposição patrimonial, no qual há uma relação causal entre actuação violenta ou ameaçadora do sujeito (agente) e a situação de constrangimento ou de impossibilidades de resistir da vítima que a leva a satisfazer os objectivos do agente, acarretando prejuízos para aquela (Eiras e Fortes, 2010: 352).

Fiscalização de trânsito: ao acto de fazer vigilância e controlo sobre o comportamento dos protagonistas de trânsito na via pública (Dec.no. 473227, de 22 de Novembro de 1961 e Yang, 1997: 38).

Gestão caótica: é o processo gerencial atípico no qual o gestor está dependente dos factos que a experiência fornece induzindo-o a decidir e a agir em função dessa situação (Hannagan, 2004: 5).

Hora de ponta: refere-se a um momento em que o volume do tráfego aumenta de intensidade resultando ou não em congestionamentos, numa via pública demandando o aumento da vigilância das autoridades (Timby, 1998: 24);

Operação policial: é o emprego de forças, meios e informações importantes para o desencadeamento de acções, cujo produto final é criar um estado de ordem e segurança públicas, nas rodovias (PFA, 2000 e Slack et al, 1995: 11);

Segurança rodoviária: é um conjunto de medidas profiláticas tendentes a eliminar factores de perigo ou entraves para o trânsito e garantir fluidez, comodidade e segurança dos peões e veículos nas vias de comunicação (Gunnarsson, 1998: 24).

Suborno: é um acto ilícito praticado por um agente de autoridade no exercício das suas funções, ao aceitar ofertas ou benesses obsequiados por um condutor transgressor com a finalidade de omitir o dever de actuar conforme se lhe é incumbido pela lei (Prata *et al.* 2007: 421).

Zona Urbana: refere-se ao espaço territorial destinado a habitação ou assentamento humano no meio urbano organizado em bairros residenciais, dispondo de infraestruturas básicas como hospitais, escolas, mercados, estradas e possuindo uma política de saneamento do meio e de protecção ambiental (Miliensky e Rubanov, 1983: 34).

Zona Suburbana: é o espaço de terra localizado mais no exterior do centro urbano, destinado ao povoamento (Miliensky e Rubanov, 1983: 36).

3. 2 Revisão de Literatura

Com a revisão de literatura pretende-se rever os textos escritos, discutidos e assumidos como válidos sobre o tema num certo momento. Como tal, se exige a estruturação ou segmentação deste, por forma a facilitar a sua abordagem.

3. 2. 1 Noção de gestão caótica do trânsito rodoviário e suas causas

A palavra caos provém do latim “*chaos*” ou do grego “*kháos*”, que significa uma situação de desordem total na natureza ou na sociedade (dco.lin.pt., 2000: 285).

De acordo com Beyers (1997: 246), na sociedade humana, o caos não significa, pura e simplesmente, a ausência de ordem ou de disciplina numa organização ou num sistema. Caos pode ser entendido, também, como o ponto de partida para a ordem ou como o início da ordem numa estrutura. Aliás, a organização do universo partiu de um estado de

caos para um estado de ordem, graças à interação de elementos e sua variação no ambiente. A esta situação juntou-se a acção criativa do homem que permitiu uma transformação gradual dos fenómenos de um estado de caos para o de ordem.

Ainda Beyers (1997), afirma, que as organizações esforçam-se continuamente, a sair de uma situação de caos para a de ordem, procurando pôr as pessoas e as coisas no seu devido lugar, definindo e impondo regras de conduta para o funcionamento eficiente dos sistemas.

Hobbes (2010: 111) e Larrañaga (2008: 41) caracterizam o caos como tipo ajustado ao estado natural do homem, onde o sentimento de medo, de desconfiança e de reputação levam-no à um estado permanente de guerra com outros homens. Pois, segundo eles, todo homem tem a capacidade para atingir determinados objectivos e alcançar os mesmos fins da mesma forma. Por conseguinte, a competição pelo lucro, a luta pela segurança em razão de desconfiança mútua e a procura da glória ou reputação, como meios da preservação da própria vida conduzem o homem à conflitos permanentes com os seus semelhantes.

Em oposição ao estado natural está o estado da sociedade no qual predomina a ordem e prevalece um ambiente de paz entre os homens. Portanto, a procura de um estado de ordem está no centro das preocupações permanentes do homem moderno.

É pois nesta perspectiva, que a presente pesquisa procura analisar as causas e os factores que levam as autoridades públicas a *gestão caótica*, como modelo gerencial na tentativa de restabelecer um estado de ordem no trânsito rodoviário, que favoreça a criação de um ambiente de segurança rodoviária.

3. 2. 2 Forma de gestão caótica do trânsito rodoviário na Cidade de Maputo

A *gestão caótica* é um modelo gerencial próximo da *gestão de crise*, que segundo (Caetano, 2006: 80), é um modelo seguido pelos gestores, em momentos mais difíceis da

vida de uma empresa, quando esta, de repente, perde os seus pontos de referência habituais, sendo necessário encontrar uma saída urgente.

O momento da crise é um estado de instabilidade de todas as suas funções face a mudanças impostas ou decididas, que assinala a passagem de um estado ao outro, da vida de uma organização. É, portanto, um processo que rompe com uma situação conhecida, para passar para uma outra, que está por vir, caracterizado por fenómenos psicológicos.

A diferença entre ambos processos gerenciais reside no facto de que, a *gestão de crise* é feita perante a emergência de um desastre ou outro evento calamitoso, sendo forçosa a formação de uma equipa de crise. Ao passo que a *gestão caótica* é produto de problemas conjunturais e/ ou estruturais da organização.

Segundo Byers (1997: 249) e Caetano (2006: 84), em ambas situações, a organização deverá sempre considerar a segurança como um factor prioritário, estabelecendo normas, procedimentos e sistemas que minimizem a probabilidade de falhas e/ ou acidentes ou ainda que previnam e combatam eficazmente sua ocorrência.

O modelo de gestão caótica do trânsito rodoviário caracteriza-se pela acção em função dos acontecimentos imediatos e não em função de indicadores de plano previsional, ou seja, despreza a previsão de acontecimentos futuros, porque ela é conforme o que ocorre e como ocorre aqui e agora.

Exemplo, existindo avaria do sistema de sinalização luminosa, surgimento de acidente de viação e/ ou obras numa certa via pública pode provocar a alteração da ordem de circulação rodoviária, implicando em última análise que as autoridades competentes do trânsito ajam para repor a ordem e o ritmo do processo quebrados com estas ocorrências. Não estava antes previsto nos seus planos de trabalho.

As acções decorrem em função de situação emergente extemporânea ao plano de trabalho rotineiro, como tem sido prática nos processos de administração em organizações

modernas. Esta situação força as autoridades competentes a correrem sempre atrás dos factos, na tentativa de assumirem o controlo e domínio da situação, com vista a criação de um ambiente de ordem e segurança na via pública.

Existem uma série de factos, os quais podem forçar as autoridades públicas a tomarem medidas como respostas correspondentes a emergência dos fenómenos, com vista a ter o controlo dos acontecimentos, ou seja, tornar a gestão da situação o mais dinâmico e flexível possível, face ao novo ambiente.

Morgan (1996: 53),⁶ afirma, que diferentes tipos de problemas requerem diferentes abordagens convista à soluções apropriadas. Esta ideia vem reforçar a teoria de Byers e Caetano, sobre a gestão de caos e crise respectivamente, que, segundo a qual, no interesse de prevenção de ocorrência de acontecimentos calamitosos e de segurança, deve-se procurar agir em função dos factos da experiência. Não sobrando tempo para olhar para os planos provisionais.

Drucker (1998: 39) falando da contingencialidade e do comportamento gerencial dos gestores, sustenta que a teoria de previsibilidade de fenómenos é pouco eficaz na prática, pois segundo o autor, é mesmo difícil ter a dimensão, imaginar ou calcular aquilo, que vai ocorrer amanhã, porquanto na sua opinião o futuro é incerto e hipotético. O que se lhe coloca o imperativo de agir rápido e pontualmente perante factos concretos para solucionar problemas emergentes.

Os autores acima referenciados têm um denominador comum, ou seja, são coincidentes, sobre a importância de uma acção rápida para a solução de um problema, o que equivale a admitir a ideia de que nem todas acções devem proceder do plano previsionar. Este é o modelo contingencial.

Com este posicionamento, admite-se, de forma implícita, que existe sempre a possibilidade de surgimento de alteração de processos e ritmo do trabalho, consoante as mudanças que possam ocorrer no ambiente interno ou externo da organização, para o

⁶ Cf.:cap. II.Fundamentação Teórica, Idalberto Chiavenato, abordagem contingencial: in Teoria Geral de Administração, São Paulo, 1991, pp585;

qual deve se estar preparado, ou seja, no processo de planificação poderá, se ter um plano de contingência, ou plano alternativo, para responder a situações de emergência.

As posições de Morgan (1996), Chiavenato (1991) e Drucker (1998), parecem concordar com a teoria de gestão caótica, para situações complexas, que exijam uma maior dinâmica na resposta. Porque, tudo acontece rápido, muda e passa, as autoridades competentes do trânsito confrontadas com esta realidade anómala, ou seja, pouco habitual nas suas rotinas, adoptam um tipo de gestão que no seu entender, pode ser apropriada a exigências da tarefa. Estas vêem-se na contingência de proceder de maneira, também, atípica, recorrendo a tudo o que esteja ao seu alcance para resolver os problemas e se afirmar no terreno.

Para lidarem com os congestionamentos do tráfego, nas horas de ponta, que se verificam um pouco por toda a Cidade de Maputo, sobretudo nas principais artérias, como as Avenidas da OUA, de 24 de Julho, 25 de Setembro, Julius Nyerere, Eduardo Mondlane, Vladimir Lenine e de Moçambique, as autoridades competentes adoptaram a estratégia de regulação e orientação do trânsito. Da portagem de Maputo e de Bairro de Benfica passando pela Avenida de Moçambique desembocando na Avenida da OUA e desta para Avenida 24 de Julho até a Avenida Alberth Lithuli, as vias são transformadas num único sentido, criando-se a chamada **“terceira faixa de rodagem”** que vigora todos dias, nas manhãs, das 6H00 às 8H00 horas, de 2ª feira à 6ª feira, na tentativa de minorar os efeitos dos congestionamentos e maximizar a circulação rodoviária. Este é um exemplo flagrante da gestão caótica.

Segundo Massingue (2013: 2), afirma que com esta medida, as autoridades competentes para a fiscalização do trânsito pretendem reduzir o tempo de viagem de casa para o serviço, devido ao crescimento do parque automóvel. Mas tal medida adoptada com o objectivo de evitar atrasos dos cidadãos trabalhadores aos seus postos de trabalho, devido aos congestionamentos, começa a criar outros problemas. É que, alguns condutores continuam a circular pela direita, um pouco depois das 8H00, tempo limite da vigência do regime da **“terceira faixa de rodagem”**, em flagrante violação ao código da estrada, que preceitua, que o trânsito de veículos e animais deve ser feito pelo lado esquerdo.

As acções operativas policiais de “auto-stops,” “road-blocs,” de controlo de alcoolemia e de velocidade entre várias outras formas de fiscalização do trânsito, em muitas artérias da cidade, constituem exemplo típico flagrante da gestão caótica do trânsito rodoviário pelas autoridades competentes de fiscalização do trânsito. Todas estas são acções, que se enquadram numa estratégia adoptada, para uma situação concreta.

Segundo Rozestraten (1988: 132), as acções policiais de choque constituem medidas paliativas, num esforço de criar uma segurança rodoviária e eliminar efeitos negativos criados pelos congestionamentos, comportamentos e outros factores de risco, que propiciam à ocorrência de acidentes de viação.

A gestão caótica leva os gestores do trânsito rodoviários, sempre a correrem, atrás dos acontecimentos, sem se darem tempo para analisarem correctamente e tomarem medidas interventivas apropriadas a situação para se produzir resultados assinaláveis. Este facto pode, distrair as atenções e conduzir a falhas no aproveitamento das sinergias existentes no ambiente interno e externo da organização. E este processo pode ter como consequências a repetição de erros, ciclicamente.

3. 2. 2. 1 Os principais factores de gestão caótica

Fazendo uma leitura do comportamento das autoridades públicas face à situação rodoviária nas estradas na Cidade de Maputo, faz supor que as causas da gestão caótica podem ser as seguintes:

- Deficiência na planificação das actividades;
- Falta de coordenação entre as autoridades competentes;
- Deficiência na partilha da informação sobre a segurança rodoviária;
- Deficiência na formação técnico-profissional do pessoal operativo;
- Insuficiência de recursos (humanos, técnicos e financeiros) para realizar trabalho de qualidade;
- Complexidade própria dos problemas, que influenciam negativamente o desempenho eficaz das autoridades;

- Dinâmica do crescimento do parque automóvel fora das previsões das autoridades;
- O comportamento dos condutores e a qualidade de infra-estruturas rodoviárias;
- Falta de um plano estratégico para a segurança rodoviária;
- Qualidade de fiscalização policial;
- Legislação desajustada da realidade;
- Nivel de corrupção no seio das autoridades;

De acordo com Peterson (1997:33), os factores acima descritos, no seu conjunto podem influenciar negativamente para a circulação automóvel segura bem como a qualidade de gestão do trânsito rodoviário. Estes evidenciam-se pelo maior grau em forma de: aparente condução inadequada que sugere uma suspeita para a falta da preparação consistente nas escolas de condução; violações graves às regras de trânsito denunciam uma aparente permissividade das leis e/ ou uma fragilidade da fiscalização policial; congestionamentos induzem à ideia de um parque automóvel desproporcional a existência de condições materiais para a circulação automóvel.

3. 2. 3. Sinergias para a Superação de Gestão Caótica

Segundo Peterson (1997: 27) e Rumar & Sternborg (1995), a solução deste tipo de situações implica a combinação de sinergias que passem por separar os fenómenos que são por um lado produto directo do comportamento humano, tais sejam condução sob influência do álcool, excesso de velocidade, manobras perigosas, má travessia de peões e dos que derivam da realidade material sócio-económica, por outro lado, nomeadamente o parque automóvel, estado das infra-estruturas rodoviárias e da legislação.

Cresce a ideia de que os congestionamentos são originados pelo maior número de carros que a cidade possui. E que uma forma de resolver esta situação seria construir mais vias alternativas dentro e fora da cidade. Nesta óptica, aparecem projectos como o da “*Estrada Circular de Maputo*” que vai ligar a Cidade de Maputo aos Distritos de Marracuene, Catembe e Moamba, num esforço de minorar os efeitos negativos de

congestionamentos do trânsito. Até que ponto este exercício vai ou não resolver em definitivo o fenómeno, esta é outra discussão que se pode levantar. Contudo ficaria para um outro estudo a posterior.

Rosentraten (1988: 146), afirma que, não existe solução mágica para os problemas do trânsito, mas uma combinação de medidas. Avança a ideia de trabalhar com parcerias, onde se deve atrair investidores para programas de segurança rodoviária, que a médio e longo prazos possam resolver a questão de infra-estruturas rodoviárias, como a sinalização, mecanismos de protecção de peões e os parques de estacionamento. Ao passo que as obras de grande engenharia como “*subways*” e *viadutos* para o escoamento rápido do trânsito dependem do nível da economia do país. A função de educação do cidadão e potenciação da polícia para actividades de patrulhamento e vigilância é da inteira e exclusiva responsabilidade do governo.

Segundo Miranda (2003: 46), sendo a polícia a função administrativa do Estado para zelar pelo cumprimento das leis existentes, merece todo o tratamento digno, porque depende a tarefa nobre de prevenção do crime e de educação dos cidadãos. Daí que o apetrechamento da Polícia em meios técnicos auxiliares do trabalho não deve ser confiado a iniciativas privadas em forma de parceria ou doutra natureza. Pois esta é matéria elementar de segurança de um Estado moderno.

3. 2. 3 Caracterização do trânsito rodoviário na Cidade de Maputo

A circulação rodoviária surge como necessidade de movimento de pessoas e bens de um ponto para o outro. Ela reveste de importância capital para a economia de um país de um modo geral, e para a vida dos cidadãos, de um modo particular.

A mobilidade das populações facilita a sua interacção, dentro desses espaços urbano e rural, através do uso de veículos e das vias de comunicação, que tanto quanto possível, devem oferecer as condições de comodidade e segurança para o trânsito, tarefa assegurada pelas autoridades competentes, nomeadamente, INATER (ex-INA), ANE, CMCM e PRM.

Segundo o Ministério das Cidades (2005: 3), os meios de transporte assim como estradas adequadas influem positivamente no desenvolvimento social e económico de um país e propicia a criação de condições óptimas para a segurança das pessoas. O que equivale dizer, que este movimento de pessoas e bens deve ocorrer num ambiente livre de ameaças à sua segurança.

Hoffmann *et al.* (2001: 39) aponta três importantes linhas de força a ter em consideração para abordar a organização do trânsito rodoviário, a saber: a) o ambiente social, que diz respeito ao comportamento dos automobilistas e peões como protagonistas do trânsito; b) o ambiente normativo refere-se à um conjunto de medidas legais e técnico-materiais necessárias para o estabelecimento de segurança rodoviária, tais como ordenamento, regulamentação e fiscalização do trânsito; e c) ambiente material, diz respeito ao estado de infra-estruturas rodoviárias, desde estradas, pontes, sinalização, passeios, passadeiras, parques de estacionamento, entre outros.

Tudo isto, concorre para que o trânsito possa fluir livre, ordeira e seguramente nas estradas, ruas e caminhos de domínio público.

Os três ambientes procuram dar corpo a vários aspectos concorrentes na organização do trânsito, sendo o ambiente social aquele que procura caracterizar os condutores e peões em termos de atitudes e comportamento no trânsito. O ambiente normativo procura analisar o nível de sensibilidade daqueles, no que toca a contundência das leis em vigor contra as infracções. Isso mede-se pelo grau de aderência dos que têm o dever de as cumprir.

E o ambiente material, como o próprio nome sugere, tem muito a ver com a estrutura arquitectónica urbanística da cidade. O número de estradas e parques estacionamento existentes. A disponibilidade de infra-estruturas de protecção do peão como passadeiras, passeios, pontes ou túneis de travessia.

Ainda sobre o ambiente material, é crucial analisar a situação actual do trânsito na Cidade de Maputo, na vertente da circulação rodoviária, tendo em conta o tipo de estradas existentes, perante o crescimento contínuo do parque automóvel dos últimos tempos.

Segundo Miranda (2003: 76), o grande desafio das autoridades competentes é levar os utentes das vias públicas a cumprir a lei; é fazer com que os automobilistas e peões tenham uma conduta de civismo e de responsabilidade no processo de circulação rodoviária refreando atitudes, que atentam contra a lei e a segurança do trânsito.

Segundo Faria (1960: 53), Reis (2000: 67) e o Dec.-Lei no. 1/ 2011, de 23 de Março, preceituam que “...O trânsito é livre nas vias do domínio público do Estado e privado, quando abertas ao trânsito público..”. Isto chama a atenção para uma certa precaução e consideração mútua por parte dos automobilistas, para a necessidade de se abster de actos que impeçam o trânsito ou comprometam a segurança dos utentes das vias públicas.

Esta afirmação pretende despertar nos condutores a consciência, de que o gozo do direito de usar a estrada, impõe, ao mesmo tempo, o dever destes em se submeter as leis estabelecidas, ou seja, de respeitar a liberdade dos outros nesse mesmo espaço.

Na Cidade de Maputo, o trânsito afigura-se muito confuso, aparentando-se que, os acontecimentos no actual estágio do trânsito rodoviário, sejam influenciados por vários factores concorrentes, tais como: crescimento do parque automóvel, condições das vias de comunicação existentes, limitada capacidade das autoridades competentes em meios, para controlar a situação entre outros.

Os factores acima mencionados analisados no seu conjunto e na perspectiva histórico-evolutiva do parque automóvel e do tráfego desde período colonial e pós-independência, fazem supor, que pouco ou quase nunca houve estudos, que permitissem às autoridades a um acompanhamento sistemático das dinâmicas do fenómeno em cada etapa de desenvolvimento sócio-económico, tecnológico e cultural da cidade sobre a matéria do trânsito rodoviário.

Segundo Brandborn & Tingvall (1997: 11) para se ter uma real dimensão da situação do trânsito, deve-se recuar, no espaço e tempo, à busca de factos que podem facilitar a análise dos fenómenos na actualidade, para se ter uma ideia da situação na actualidade. Com base neste princípio, pode-se fazer o melhor juízo e tirar conclusões sobre a situação rodoviária na Cidade de Maputo.

Muito embora não se saiba ao certo, se estes paradigmas de análise foram usados para Maputo em variadas fases da expansão da cidade e do respectivo desenvolvimento da rede de estradas e trânsito. Contudo, afigura-se necessário, que tal seja feito para permitir, a que se tenha a dimensão dos problemas neste espaço territorial.

O presente trabalho procurou analisar alguns parâmetros influentes na situação evolutiva do trânsito rodoviário na Cidade de Maputo. Assim, tomando como base de análise a informação fornecida pelo *Arquivo Histórico (1980)* se obteve os seguintes dados:

- O número de habitantes, que a cidade tinha em cada uma das etapas sócio-históricas, o que permite e facilita a leitura de todas as mudanças ocorridas ao longo dos tempos. Segundo Agência Geral das Colónias (1966: 65), a Cidade de Maputo⁷ tinha no tempo colonial cerca de 250.000 habitantes. Segundo recenseamento conduzido recentemente pelo Instituto Nacional de Estatística (2007), a cidade possui cerca de 1.111.638 habitantes, dos quais 540.847 são Homens e 570 791 são Mulheres;
- Segundo a Câmara Municipal de Lourenço Marques (1973: 12), no período colonial, a cidade tinha cerca de 5.436 condutores. Segundo o INAV (2011) Actualmente, a cidade possui cerca de 175.806, dos quais cerca de 118.810 são homens e cerca de 56.996 são mulheres. Deste número cerca de 136.253 condutores são amadores, sendo cerca de 45.233 mulheres e cerca de 91.120 homens. E ainda cerca de 39.553 são condutores profissionais, dos quais cerca de 9.752 são mulheres e cerca de 29.801 são homens;
- O número de veículos fornece bases para a análise da dimensão dos problemas de congestionamentos na hora da ponta nas estradas da cidade, bem como a dificuldade de estacionamentos de veículos. Segundo dados da Câmara Municipal de Lourenço Marques (1975: 12), em 1974, na véspera da Independência Nacional, o número de veículos não ultrapassava um total de 15. 054, incluindo os

⁷ A actual Cidade de Maputo chamava-se, no regime colonial, Lourenço Marques.

veículos de serviço público de passageiros e de mercadorias, taxis e do corpo diplomático. Segundo de dados do INATTER (2012), existem, actualmente, na Cidade de Maputo cerca de 163.139 veículos automóveis;

- A extensão das estradas, refere-se a extensão longitudinal das faixas de rodagem em quilómetros de superfície, que permitem o escoamento do trânsito automóvel, que segundo dados da Câmara Municipal (1975: 12), existia em 1974, a extensão de estradas asfaltadas no meio urbano e na periferia, cerca de 1.800 kms contra os cerca de 6.000 kms existentes actualmente;
- A capacidade orçamental, refere-se a capacidade da cobertura dos custos operacionais do trabalho das autoridades competentes. Quanto a este parâmetro a Segundo a ANE (2007), para a segurança rodoviária, os doadores e parceiros internacionais de cooperação disponibilizam, variavelmente, cerca de \$ 3 a 4 . 000. 000, 00 de dólares americanos anuais;
- A capacidade de vigilância e fiscalização policiais, refere-se a capacidade da realização de actividades proactivas no esforço de criar um ambiente de segurança para os utentes das vias públicas. Segundo os dados da Polícia de Trânsito (2012), existia no período colonial um efectivo de cerca de 70 agentes da Brigada de Trânsito (BT) contra os actuais cerca de 450 (2012) agentes da polícia de trânsito (PT) existentes e disponíveis para o trabalho operativo de fiscalização policial, dos quais cerca de 330 são homens e cerca de 120 são mulheres. A Polícia Municipal, que no período colonial se chamava, Polícia Administrativa dispunha de cerca de 30 agentes contra os cerca de 120 existentes actualmente, dos quais 36 são mulheres;

3. 2. 3. 1 Comportamento dos Peões e Condutores

Com base no nível de envolvimento dos peões em acidentes, considera-se, que estes são do tipo de indivíduos, cujo comportamento é imprevisível, sendo portanto necessário que se dê maior atenção a esta população na condução automóvel. Por esse facto, eles são

considerados os “*grupos desprotegidos*” nas estradas de domínio público. E por constituírem a maioria da população no ambiente rodoviário, exercem maior influência sobre o trânsito.

Põe-se em dúvida, quanto ao conhecimento de seus direitos e deveres no trânsito, devido, fundamentalmente, a taxa de participação em acidentes e pela aparente ignorância na utilização de passadeiras, passeios e pontinhas de travessia, como dispositivos de protecção do peão.

Peterson (1997:15), nos seus estudos sobre a vulnerabilidade dos peões no trânsito rodoviário, caracterizou e descreveu o nível de vitimização sinistral do peão, tendo feito uma classificação em faixa etária, características físicas, fisiológicas e sociais e sua actividade económica. A partir destas variáveis, não só se pode compreender os seus problemas específicos, como também se pode prever o seu comportamento, na estrada. Assim, ele distingue quatro principais categorias, a saber:

- Crianças de três (3) aos dez (10) anos;
- Idosos de mais de oitenta (80) anos;
- Portadores de deficiência motora, sensorial e mental (de todas as idades)
- Vendedores ambulantes; ciclistas; e carros de tracção manual vulgo “tchovaxitaduma;”

Segundo Peterson (1997:21) e PFAb (2000)⁸, os momentos de perigo para as crianças situam-se no trajecto casa-escola e vice-versa, especialmente, quando caminham sozinhas na estrada, desprovidas da companhia de adultos (dos pais, seus acompanhantes ou encarregados de educação); ou quando, em grupo, se entretêm em brincadeiras, nas faixas de rodagem ou quando atravessam a estrada em correria.

Os idosos expõem-se ao perigo, quando atravessam as estradas a atrás das suas pensões nos seus antigos postos de trabalho. Ou quando vão expedir ou levantar alguma

⁸ PFAb (Polizeifuehrungsakademie) fuehrung und einsatz der polizei zur verkehrsunfallbekaempfung (Academia da Polícia) direcção e acção da polícia para o combate aos acidentes de viação (2000)...

correspondência dos correios ou se dirigem a um banco para depositar ou levantar seu dinheiro. Ou ainda, quando vão comprar jornal ou quando vão atrás de esmola na estrada.

Para os portadores de deficiência motora, sensorial ou mental expõem-se ao perigo, quando atravessam a estrada ou deambulam pelas faixas de rodagem não acompanhados pelos seus parentes ou guias.

Os vendedores ambulantes, os ciclistas e os condutores de carros de tracção manual ‘tchova-xitaduma” têm o momento de perigo, quando aparecem a vender seus produtos nas faixas de rodagem. Estes os vários riscos de segurança pessoal, mas não só, com este comportamento, criam um embaraço à liberdade e comodidade do trânsito.

O comportamento de alguns condutores agrava o problema do trânsito, porquanto, com frequência, guiam em excesso de velocidade, supostamente, movidos pela paixão em exhibir a velocidade de seus carros muito potentes, pelas vias públicas, ignorando as normas, regras e sinalização de trânsito existentes, o que muitas vezes terminam em tragédia, que deixa luto e dor nas famílias.

Existem informações segundo as quais, alguns condutores consomem álcool e guiam, convencidos de que são capazes, ou seja, que nada lhes pode acontecer, o que é uma pura ilusão e um autêntico desafio as leis e segurança pública. Porquanto, já no estado de embriaguez⁹, emocionados e com a vontade de mostrar aos seus admiradores do que são capazes, terminam em tragédia.

⁹ Dec. no 39/ 99, de 23 de Junho, considera que um conductor está embriagado, quando a taxa de álcool no sangue atinge 0,6 mg/l ou 0,3 mg/l do ar aspirado.

O quadro 1: a abaixo mostra acidentes ocorridos de 2007 a 2011 envolvendo condutores e peões em estado de embriaguez.

Quadro 1: Informação ilustrativa sobre os acidentes de viação

	Condutores por sexo		Peões por sexo	
	Masculino	Femenino	Masculino	Femenino
Acidentes	68	23	97	6
Mortos	29	4	23	2
Feridos Graves	167	8	95	14
Feridos Ligeiros	290	12	134	123
Danos Materias	270	49	--	--

Fonte: INATER (2012)

Reto & De Sá (2003: 84), lembram, que *”...Para alguns condutores a velocidade, proporciona-lhes uma experiência sensorial agradável sem perceberem o perigo de acidente...”*. O que equivale dizer que, no momento do acto, estes não calculam as consequências, que podem advir de tal comportamento, ou seja, não acreditam num fim diferente da sua intenção. E, quando dão pelo perigo é demasiado tarde.

Os condutores dos semi-colectivos de passageiros, vulgo, “chapa-100,” são um outro problema que levanta maior preocupação no âmbito da segurança rodoviária. Eles têm sido conotados, reiteradas vezes, como aqueles automobilistas que praticam desordens de variada índole nas vias públicas, desde o abuso de velocidade, prática de manobras perigosas, desrespeito a sinalização e as regras de circulação legalmente estabelecidas.

Segundo Fonseca (2004:125) aponta que este é, pela natureza e relevância, um comportamento anti-social e criminal, que devia ser tratado de forma especial, pelas repercussões psicológicas, económicas e sociais que ele traz ao resto do conjunto

Muitas opiniões convergem, em supor que a natureza de suas actividades leva à que eles se comportem daquela maneira, pois andam, quase sempre, sob fortes pressões

provocadas pelo seu patronato. Pois, aquele fixa-lhes uma certa meta de receitas diárias, que devem colectar e apresentar, ao fim de cada jornada de trabalho.

Esta imposição provoca nos condutores uma tensão pulsional e lhes induz à duplicação do esforço físico e ao desdobramento das viagens com vista a alcançar a meta estabelecida pelo patronato. Nestas circunstâncias, eles trabalham para além do tempo necessário para o seu repouso e/ ou compatível com o exercício de uma condução segura.

A mesma situação, se verifica aos condutores de longo curso, os quais sujeitam-se a sobrecarga física por longas horas de condução contínua sem repouso, o que os fragiliza, forçando à um estado de fadiga ou mesmo de exaustão física, da qual sobrevivem uma redução das capacidades perceptivas do condutor, prejudicando-lhe suas vigilância, atenção e resposta reflexa necessárias a prática de uma condução segura.

Segundo os estudos de Road and Transport Research (2006: 12), a fadiga é a causa de muitos acidentes que se registam nas estradas em todo o mundo. Estes estudos apontam que, o pico da fadiga e da sonolência surge entre as 2 e as 6 horas da madrugada e a tarde entre as 14 e as 16 horas, quando o ritmo biológico induz ao sono.

Segundo a Revista Prudência da Polícia Angolana (1999:16), o condutor, nas circunstâncias de fadiga, incorre em sérios riscos de acidente, pois o nível de desempenho na condução é muito baixo. Nestas condições, o condutor encontra-se num estado equivalente ao de um indivíduo embriagado com a Taxa de Àlcool no Sangue (TAS) igual a 0,5 mg/l.

3.2.3.2 Estado das Infra-Estruturas Rodoviárias

Segundo (SNRA, 1998), as infra-estruturas rodoviárias são um conjunto de meios materiais ou instalações que servem de premissas para o funcionamento do trânsito rodoviário, constituem a espinha dorsal do trânsito, sem a qual a circulação automóvel teria imensas dificuldades nas vias públicas. A estrada e a sinalização são aspectos de extrema importância na vida da condução automóvel. Qualquer deficiência nesta ordem, é comprometer todo o processo de circulação ordeira e segura no trânsito rodoviário.

Na Cidade de Maputo, questiona-se a existência de infra-estruturas rodoviárias que satisfaçam a necessidade de circulação automóvel e sua relação com os congestionamentos nas vias públicas. Uma vez que os parques de estacionamento existentes revelam-se poucos, para acomodar o actual parque automóvel, em rápido crescimento. Questiona-se, também, o aproveitamento racional dos poucos que existem.

A imagem abaixo documenta o cenário de escassez de parques de estacionamento e de circulação. A imagem a esquerda documenta a situação da Avenida Eduardo Mondlane a esquina com a Avenida Guerra Popular, junho de 2012. e a direita reporta o caos no estacionamento de viaturas na rua Joaquim Lapa, na baixa da Cidade de Maputo, abril de 2012.

Imagem 1



É inquietante a inexistência ou simplesmente, o deficiente funcionamento das infra-estruturas rodoviárias, porquanto é delas que depende a transitabilidade cómoda e segura, por qual se batem as autoridades competentes do trânsito rodoviário.

As condições físico-arquitectónicas e urbanísticas da cidade, constituem um outro factor constringedor a considerar, uma vez que restringe qualquer possibilidade para a ampliação das actuais vias de circulação automóvel. Isto afecta seriamente o curso normal do trânsito nas vias públicas, já *de per sí* precário, dando lugar a oportunistas por parte de alguns automobilistas irresponsáveis com o hábito de transgredir as regras

do código da estrada, sob pretexto implícito de avaria ou ineficiência do sistema de circulação do trânsito.

Por exemplo, sempre que as estradas se apresentem com buracos ou com sinais avariados, automobilistas menos honestos e imprudentes aproveitam-se deste facto, para transgredir, com o pretexto de fugir as inconveniências da via, em que transitam.

As estradas e sinalização em bom estado contribuem para a criação de um ambiente propício para a prevalência da ordem e segurança rodoviárias.

3.2.3.3 Segurança rodoviária de 2006 a 2011 na Cidade de Maputo

Segundo os relatórios da WHO (2005)¹⁰ e do INAV (2010), em Moçambique, os acidentes de viação são responsáveis pela morte e inabilitação física parcial ou total de muitas pessoas. São, também, a causa da dor, tristeza e do luto em muitas famílias. Segundo as mesmas fontes, os acidentes constituem a terceira causa da mortalidade no país. Os sinistros são um flagelo, que atinge e destrói uma faixa etária de uma população, que constitui um potencial de força de trabalho necessário para o desenvolvimento social e económico do País.

Segundo WHO (2005) e INAV (2010), calcula-se em cerca de cem milhões de dólares americanos, os prejuízos causados pelos acidentes, que o Estado moçambicano gasta na reparação de bens e infra-estruturas destruídos e na importação de medicamentos e tratamento dos doentes acamados vítimas dos acidentes em diversas unidades hospitalares.

Segundo o INAV (2010) ocorrem no País uma média anual de cerca de 5 mil acidentes de viação, que conduzem a morte cerca de 1500 e causam ferimentos a cerca de 3.6 mil pessoas. Com estes dados, calcula-se, que ocorram por dia, uma média de 20 acidentes, que resultam em morte a cerca de 16 pessoas e causam ferimentos a outras 38 pessoas.

Segundo dados do INATTER (2012), a Cidade de Maputo possui actualmente cerca de 175.806 condutores e cerca de 163.139 veículos automóveis em circulação.

¹⁰ Dados de World Health Organisation (WHO), que traduzido significa Organização Mundial de Saúde.

O quadro 2: abaixo mostra a evolução de casos de acidentes de viação, ocorridos durante o período, de 2007 a 2011, na Cidade de Maputo.

Quadro 2: Evolução de acidentes de viação

Anos	Acidentes	Óbitos	Feridos graves	Feridos Ligeiros	Danos Mat. Avul.	Danos Ligeiros
2007	1411	502	1473	1598	1013	969
2008	2000	531	1508	1799	1213	1002
2009	2019	590	1678	1777	1095	1226
2010	2080	499	1799	1798	1088	1099
2011	2187	560	1760	1890	1199	1300

Fonte: Polícia de Trânsito da Cidade de Maputo (2012)

Com o quadro 2 pretende-se mostrar o quadro sinistral no período de um ano, comparando-se com o ano anterior, para ver a tendência de evolução (subida ou descida).

Apesar de uma ligeira descida de cifra de vítimas mortais, de ferimentos graves e de danos materiais avultados, a situação caracteriza-se pela subida de casos de sinistralidade rodoviária o que coloca desafios às autoridades competentes.

Quadro 3: Comparação de acidentes de viação de 2011 a 2012 a nível da Cidade de Maputo

	Dados Comparativos			
	2011	2012	Diferenças	Percentagem
Acidentes	2187	2491	304	87.80
Mortos	560	509	-51	110
Ferido graves	1760	2000	240	88
Feridos Ligeiros	1890	1148	-742	165
Danos Materiais avultados	1199	1089	-110	110
Danos Materiais Ligeiros	1300	1370	-70	95

Fonte: Polícia de Trânsito da Cidade de Maputo (2012)

Segundo INAV & ANE (2008), o valor médio dos custos dos prejuízos dos acidentes, na Cidade de Maputo, é de cerca de \$61.600.000,00 dólares americanos por ano. Mas quando comparados com os cerca de \$1.200.000,00 de dólares americanos, que a cidade investe para os programas de segurança rodoviária, fica-se com a ideia de que este sector é preterido para o segundo plano. Pois, países há que para a prevenção rodoviária, investe-se três vezes mais do que a cifra dos prejuízos em consequência dos acidentes de viação

De acordo com a mesma fonte, o dinheiro para o sector de segurança rodoviária, provém das doações internacionais (dentre Organizações Não-Governamentais e Govenos) de parceiros de cooperação inetrnacional. Este é gerido pelo Fundo de Estradas e Pontes que funciona junto ao Ministério das Obras Públicas, responsável directo pela gestão deste dinheiro, cabendo ao INAV (actual INATER), a tarefa de apresentar o plano das necessidades em infra-estruturas (estradas, sinalização e pontes) bem como o progma de educação cívica rodoviária. Ademais, ao INAV cabe ainda o papel de fiscalizar a implantação daquelas infra-estruturas.

Em Moçambique, a organização e gestão de todas actividades inerentes a segurança rodoviária está ao cargo do INAV, que constitui uma das suas atribuições ao abrigo do Dec n.º. 5/93, de 15 de abril.

Segundo Gunnarsson (1998: 28), a segurança rodoviária organiza-se em três importantes pilares, para realização de seus objectivos, a saber: legislação, educação e engenharia.

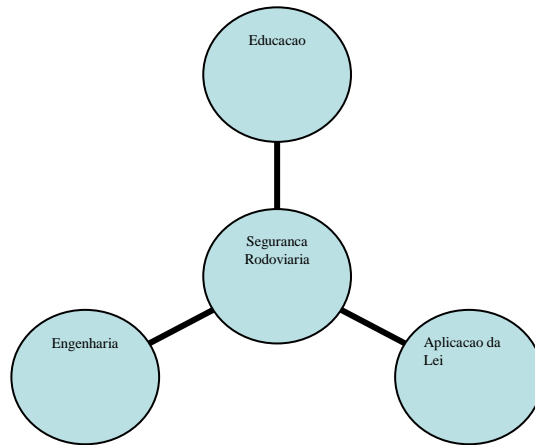
O autor afirma ainda, que segurança rodoviária significa ausência de ameaças ou de perigos de acidentes, enfim, que confere aos utentes das vias de comunicação uma plena confiança e um conforto psicológico. Descreve as características e funções de cada um dos pilares.

Segundo Gunnarsson (1998: 29), os pilares de segurança rodoviária subdivide-se em três categorias, como abaixo se discrimina:

- I. *Aplicação da lei (Enforcement)* refere-se a legislação sobre o trânsito, em vigor, no País e a mecânica de sua aplicação pelas autoridades policiais;
- II. *Educação (Education)* refere-se à programas educativos, de sensibilização dirigida aos principais protagonistas de trânsito, a saber os peões e automobilistas, como parte de marketing educacional destinado à este grupo-alvo, tendo como objectivo, influenciar à mudança de atitudes e comportamentos negativos na condução automóvel e no processo de travessia de vias públicas;
- III. *Engenharia (Engineering)* ocupa-se com “design,” construção e manutenção de estradas, pontes e sinalização, conferindo-as a qualidade de mobilidade livre de acidentes de viação.

A figura abaixo ilustra a inter-relação dos três pilares da segurança rodoviária no seu conjunto, a importância e o papel, que cada um deles joga nesta relação.

Figura 1: Os Pilares de Segurança Rodviária



Fonte: Adaptação do autor

Gunnarsson (1998: 29), aponta ainda, que a segurança rodoviária tem como principais funções:

- A promoção da educação cívica rodoviária para o público-alvo;
- A adopção de medidas de protecção para os grupos vulneráveis no trânsito (peões, crianças, velhos, portadores de deficiências, ciclistas e “tchovas-xitaduma”);
- O combate contra onsumo de álcool e de drogas bem como de fadiga na condução automóvel;
- O combate contra o abuso da velocidade automóvel nas vias públicas;
- O registo cadastral dos acidentes de viação;
- A investigação sobre as causas dos acidentes de viação e posterior publicação dos resultados;
- A criação de um sistema de resgate e assistência célere às vítimas dos acidentes de viação;
- A obrigatoriedade das Inspeções técnicas periódicas e de seguro automóvel e

- O uso obrigatório dos meios de protecção do condutor e do passageiro (capacete de protecção e cinto de segurança).

3.2.3.4 Violações da Lei e suas Consequências

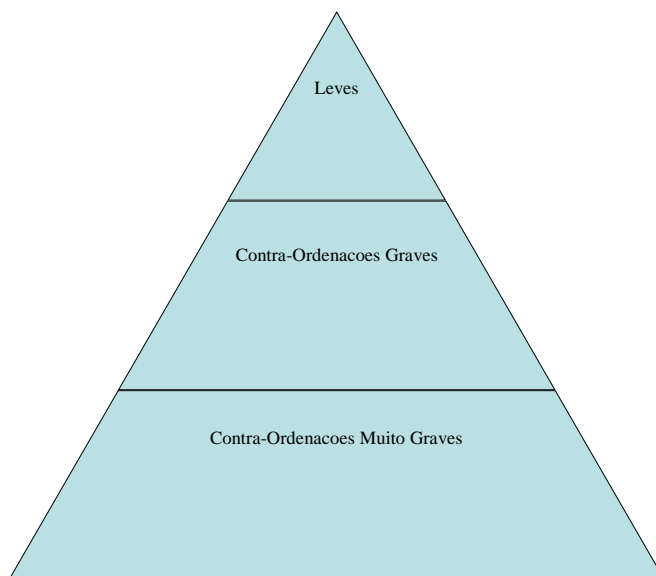
As várias formas de violação as normas do trânsito rodoviário constituem a forma característica da condução inadequada e irresponsável nas estradas da Cidade de Maputo.

Segundo PFA (2000) as violações ao código da estrada e seu regulamento propiciam a ocorrências de acidentes de viação, requerendo este facto a tomada de medidas drásticas por parte das autoridades competentes do trânsito, para salvar vidas e destruições de bens materiais.

Da Silva & Nunes (2007: 15), anotam que, nas violações de normas do trânsito rodoviário, deve se distinguir três categorias de infracções, a que chamam de contra-ordenação, a saber: a) *as contra-ordenações leves*, referem-se aquelas infracções pequenas ou ligeiras, como por exemplo, os estacionamento e paragens irregulares nas vias públicas; b) *as contra-ordenações graves* referem-se aquelas que colocam em causa a comodidade e segurança do trânsito, como por exemplo, as manobras perigosas; e c) *contra-ordenações muito graves* referem-se aquelas violações, que perigam a segurança do trânsito, podendo ser consideradas crimes cometidos no exercício de condução, como por exemplo, a condução sob influência do álcool, condução em excesso de velocidade e as manobras perigosas.

A figura abaixo ilustra os três níveis das contra-ordenações cometidas pelos condutores no domínio do trânsito rodoviário.

Figura 2: Os Níveis de Contra-ordenação as Regras do Trânsito Rodoviário



Fonte: Adaptação do autor

O quadro 4: a abaixo ilustra os vários tipos e categorias de infracções cometidas nos últimos cinco anos (de 2007 a 2011), em valor das multas cobradas, como um esforço das autoridades competentes da fiscalização do trânsito, para afastar o risco de acidentes de viação, que frequentes vezes têm origem em infracções graves.

Quadro 4: Tipo de Violações e Respectivas Sanções Impostas Relativas ao período de 2007 a 2011

Tipos de Violação	Número de Casos	Valor de Multas Cobradas
Condução Ilegal	1. 112	11.2 Milhão de Meticais
Excesso de Velocidade	3. 789	22.5 Milhões de Meticais
Manobras Perigosas	3. 476	23.9 Milhões de Meticais
Excesso de Lotação	6. 200	62.87 Milhões
Condução em Manifesto Estado de Embriaguez	923	7.12 Milhões de Meticais
Outras Violações ao Código da Estrada da Estrada	230	1. 5 Milhões
Total	15.730	12.909.000,00

Fonte: Departamento de Trânsito da Cidade de Maputo e INATTER (2012)

Como já foi referenciado, as violações às regras do trânsito são uma característica da condução inadequada, que deve ser enfrentada com veemência para dissuadir o comportamento indesejável.

Segundo Skinner (2003: 121) e Monteiro (2003:24) um mau comportamento pode ser terminado com um reforço negativo, ou seja, um comportamento não desejável pode ser eliminado com uma punição, que dá a possibilidade deste não voltar a ser manifestado. A punição além de vincular a noção do poder é também um elemento importante para o estabelecimento da obediência numa sociedade de leis. Assim, aplicando sanções severas contra a desobediência, permite a que se estabeleça um regime em que impera a ordem e obediência.

Os congestionamentos, na hora de ponta, nas principais artérias da cidade, são supostamente devido a indisciplina de alguns condutores no exercício de condução automóvel, por um lado e/ ou devido à escassez de parques para o estacionamento de veículos ou das condições das vias para o escoamento rápido do tráfego.

Estes factores são concorrentes à ocorrência de acidentes de viação, um grande flagelo, que causa muito luto e dor nas famílias, pelas perdas de vidas humanas e inabilitação física ou pelo trauma físico e psicológico sofrido pelas vítimas e com o qual passam a conviver o resto de sua vida.

Segundo os relatórios da WHO (2005) e do INAV (2010), os sinistros rodoviários constituem, um fardo económico para o Estado, na ordem de centenas de milhões de dólares americanos.

A imagem abaixo ilustra o nível de violência com os acidentes causam e ceifam vidas humanas e destroem bens materiais.

Imagem 2



Foto 4 (b): Cenário de um acidente ocorrido na Estrada Nacional no 1, Fevereiro de 2010

E o relatório do Hospital Central de Maputo (2012) classifica os acidentes de viação como parte da saúde pública, os quais integram grupos das causas da mortalidade e de traumas físicos. E aponta os acidentes de viação como sendo aqueles que maior número de vítimas mortais têm vindo a causar, no contexto de saúde pública, o que constitui uma

preocupação enorme de toda a sociedade, no que concerne aos mecanismos de prevenção para controlar o fenómeno. Os acidentes de viação, encarados como parte de saúde pública, são comparados com as doenças endémicas como malária e cólera, que têm causas conhecidas e podem ser prevenidas. O mesmo pode ser feito com relação aos acidentes de viação.

O quadro 5 abaixo, mostra as diferentes causas da mortalidade, no domínio de saúde pública, registadas e controladas pelo Hospital Central de Maputo (HCM), nos últimos cinco anos (de 2007 a 2011) na Cidade de Maputo.

Quadro 5: Perfil epidemiológico de acidentes de viação e suas consequências dos cinco anos

Descrição	Traumas Físicos			Doenças Endémicas		
	Acidente de viação	Acidente de Trabalho	Agressão Física	Malária	Cólera	HIV/SIDA
Óbitos	2. 850	184	51	88	53	69
Internamentos	18. 078	370	1. 128	1. 500	800	300

Fonte: Hospital Central de Maputo (2012)

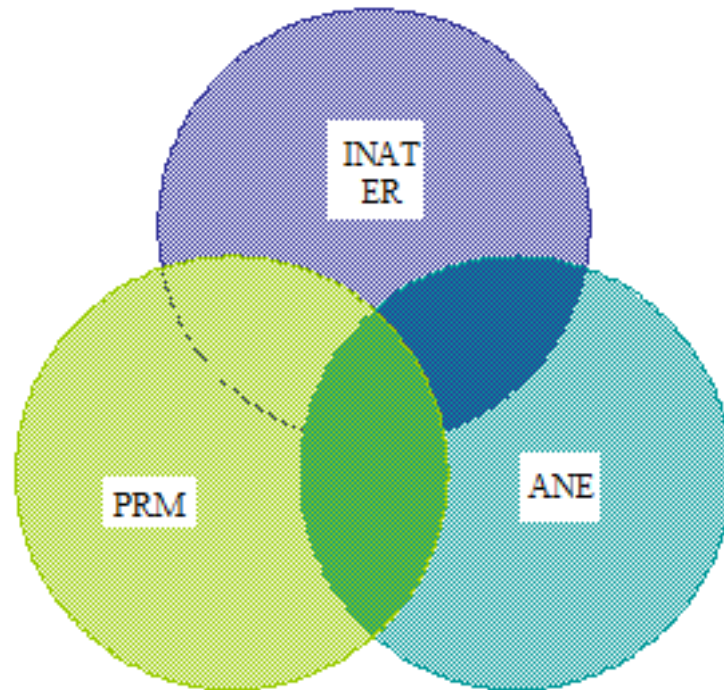
Como se pode depreender, na tabela acima, os acidentes de viação são mais mortíferos do que qualquer outro fenómeno epidemiológico e/ ou traumatológico.

3.2.3.5 Autoridades de Fiscalização do Trânsito e suas Competências Profissionais

Para efeitos da fiscalização do trânsito rodoviário, na área da Cidade de Maputo, as Autoridades Competentes são constituídas pela Polícia de Trânsito (PT), Instituto Nacional de Transportes Terrestres (INATTER), Administração Nacional de Estradas (ANE) e Conselho Municipal da Cidade de Maputo (CMCM), através da Polícia Municipal (PM) actuando como um sistema integrado e dinâmico num ambiente

rodoviário concreto. A figura abaixo ilustra o sistema de comunicação montado dentre as autoridades competentes de fiscalização do trânsito no exercício das actividades.

Figura 3 Mecanismo de Articulação das Autoridades Competentes do Trânsito Rodoviário



Fonte: Adaptação do autor

Com a aprovação do Código da Estrada (CE) pelo Decreto-Lei no. 39672, de 20 de Maio de 1954, as autoridades coloniais na época criaram, desde logo, a Direcção das Obras Públicas (DOP) a qual se subordinavam os Serviços de Viação (SV) e mais tarde também a Polícia de Viação e de Trânsito (PVT). As DOP, SV e PVT eram uma estrutura pequena com funções de regulamentação, ordenamento, fiscalização do trânsito rodoviário, respectivamente. As competências e responsabilidades profissionais de cada instituição são definidas pela lei.

Actualmente, estas autoridades são representadas pela Polícia da República de Moçambique (PRM), Instituto Nacional de Transportes Terrestres (INATTER), Administração Nacional de Estradas (ANE) e a nível da Cidade de Maputo, aquelas estruturas são representadas pelos Comando da PRM da Cidade, Serviços de Viação e Direcção Regional Sul de Estradas e Conselho Municipal da Cidade de Maputo (CMCM).

Ao abrigo da Constituição da República (2004) e nos termos do Dec. nº 19/ 92, de 31 de dezembro, compete a PRM através da Polícia de Trânsito (PT) garantir o cumprimento da lei e manutenção da ordem e segurança públicas para a circulação de pessoas e bens nas vias públicas, bem como a fiscalização do trânsito rodoviário bem como a tomada de ocorrência de acidentes de viação.

A imagem abaixo ilustra um momento de actividades das autoridades policiais num cenário de acidente de viação numa das ruas da Cidade de Maputo.

Imagem 3



Imagem 3 (c): Cenário retratando um acidente de viação ocorrido, na Rua da Deta (Cidade de Maputo), em Abril de 2008, e os agentes a tomarem a ocorrência. Fonte: Departamento de Trânsito do Comamndo da PRM da Cidade de Maputo.

O Instituto Nacional de Transportes Terrestres (INATTER), criado pelo Dec. nº.32/ 2011, de 12 de Agosto, é uma instituição técnico-científica subordinada ao Ministério dos Transportes e Comunicações, com sede na Cidade de Maputo.

Ao INATTER compete organizar a segurança rodoviária, elaborar estudos de direito rodoviário e fazer análise do tráfego e assegurar a colocação da sinalização adequada nas vias públicas e coordenar a fiscalização rodoviária.

As Resolução no.5/96, de 2 de Abril e Resolução no.37/2009, de 30 de Junho, dão enfoque a necessidade de criação de condições para a segurança rodoviária, como base para o desenvolvimento da indústria de transportes de qualidade.

A Administração Nacional de Estradas (ANE) é uma instituição pública de âmbito nacional, de gestão, coordenação institucional e de consulta no âmbito das estradas públicas, sob tutela do Ministério das Obras Públicas e Habitação (MOPH), criada pelo Dec.no.15/99, de 27 de Abril, (revogado pelos Dec.no.23/2003, de 20 de Maio e Dec.no.13/2007, de 30 de Maio).¹¹ A ANE tem a função de projecção, construção, uso e manutenção de estradas, pontes e colocação da sinalização apropriada nas vias públicas dentro e fora das localidades respectivamente sob supervisão do INATER. Cabe-lhe, também, a tarefa de recomendar projectos de estradas e propor regras a serem observadas pelas autarquias locais no desenvolvimento e manutenção das estradas urbanas.

O Conselho Municipal da Cidade de Maputo (CMCM), nasce ao abrigo da Constituição da República (CR), de 2004, e da Lei no 2/ 97, de 18 de Fevereiro, no âmbito da política de descentralização do poder na administração pública a nível da base, em sistema de autarcização, para os órgãos locais (Autarquias Locais).

O CMCM tem a responsabilidade de gerir o património autárquico no qual se incluem as infra-estruturas rodoviárias bem como a de garantir a segurança rodoviária dentro de sua área de jurisdição. E ao abrigo do código da estrada, da Resolução no.34/AM/2005, de 16 de Setembro e Resolução no. 22/ AM/ 2000, de 27 de Dezembro, tem a competência de: velar pela regulamentação, fiscalização, colocação de sinalização nas vias públicas e pelo ordenamento do trânsito rodoviário.

3. 2. 3. 5. 1 Formas de Comunicação e Coordenação no Trabalho

Sendo a comunicação um mecanismo pelo qual as relações humanas existem e se desenvolvem dentro da organização, permite aos integrantes uma interacção entre si.

¹¹... Sucessora da ex-Direcção Nacional de Estradas e Pontes (DNEP) até 1999.

Byers (1997: 4) e Almeida (2003: 75), apontam, que a comunicação constitui um veículo fundamental da gerência para a realização de actividades do plano de trabalho e para o cumprimento dos objectivos de produção numa organização, mais do que um simples processo de troca de informações entre parceiros do trabalho.

É um processo através do qual as autoridades se articulam no exercício das suas funções, facilitando a coordenação das actividades entre si no âmbito da prevenção rodoviária. Tal coordenação e comunicação revelam-se necessárias e pertinentes, a fim de que as instituições responsáveis pela fiscalização do trânsito rodoviário, agindo de forma articulada, possam lograr sucessos no combate contra os desactos cometidos contra a lei estabelecida (Robert, 2006: 13), o que equivale dizer, que as autoridades precisam unir esforços no seu plano de actuação, na busca de soluções dos problemas de sua área de responsabilidade (do trânsito rodoviário).

Segundo o INATER (2012), existe um mecanismo de coordenação através do qual as autoridades de fiscalização do trânsito podem usar para se articular no seu funcionamento, tal chama-se *Conselho Técnico do INATTER*, que tem entre várias funções, coordenar as actividades de todas entidades que intervêm no trânsito e apresentar propostas para a alteração ou regulamentação de novos aspectos do trânsito.

É que, se a comunicação entre as autoridades públicas acontecer apenas, a nível do topo e intermédio, excluindo-se a base (os técnicos), então não se pode falar em uma comunicação fluída como se pretende. Logo, todo o esforço tendente à busca de soluções conjuntas pode estar comprometido.

3. 2. 3. 5. 2 Postura das Autoridades Competentes de Trânsito

Segundo Carapeto & Fonseca (2006: 368), polícia é a representação simbólica da autoridade pública que visa responder a necessidade de segurança e bem-estar comuns dos cidadãos. O respeito ao cidadão torna-se uma virtude exigível para a polícia, porque o cidadão é o principal contribuinte para orçamento do Estado, através dos impostos.

A vigilância policial constitui, o maior factor persuasor para a mudança de atitudes e comportamentos negativos dos cidadãos automobilistas e peões no trânsito rodoviário.

Na sequência de entrevistas dirigidas as instituições como: Tribunal Judicial da Cidade de Maputo, FEMATRO, ATROMAP, EMOSE, AECOMA e DECM, apurou-se que a polícia tem um papel de relevo na prevenção rodoviária. Ela foi considerada como um factor importante para restaurar a ordem e segurança públicas, no quadro dos esforços na segurança rodoviária. Pois, é a ela que se confiou a missão de cumprir e fazer cumprir a lei.

Segundo os entrevistados, a visibilidade da polícia é muito necessária para a manutenção da ordem pública e anular qualquer tendência de infringir a lei, pois segundo estes, quanto maior for a disciplina nas vias públicas, maior é o sentimento de segurança na estrada, que é o maior objectivo final das autoridades públicas e do público.

Muitos são os casos de subornos e de extorsões reportados, publicamente, através dos órgãos de informação quer oficiais quer privados, envolvendo agentes da polícia de trânsito ou da polícia municipal.

Não menos importantes são as publicações feitas nos jornais notícias e savana, pelos jornalistas (BAMBO, V. *Escândalo no INAV*. Em jornal notícias. Maputo, edição no 27989, pp. 3-4, abr. 2011; e TIAGO, A. B. *Cartas de condução emitidas a porta de cavalo*. Em jornal savana, Maputo, edição no. 901, pp. 3, abr. 2011), que denunciaram casos de falsificação de cartas de condução, cometida pelos funcionários do INAV em 2011, na Cidade de Maputo, o que lhes valeu a expulsão dos serviços e da função pública.

Segundo Prata *et al.* (2007: 421), suborno é um acto ilícito praticado por um agente de autoridade, que, no exercício das suas funções, aceita ofertas de um condutor infractor, para, intencionalmente, omitir o seu dever de agir em conformidade com a lei. Os casos de corrupção, mais frequentes e conhecidos são aqueles que envolvem subornos,

Trata-se de uma forma de corrupção, que envolve troca de favores entre os agentes corrompidos e os automobilistas corruptores, que para se escaparem da responsabilidade pela infracção cometida no exercício da condução, recorrem a esta prática.

Outra face da corrupção é a *extorsão*, que segundo Eiras e Fortes (2010: 352), é o constrangimento do ofendido no qual há uma relação causal entre a actuação violenta ou ameaçadora do agente da polícia e a impossibilidade de resistência por parte da vítima que a leva a satisfazer, involuntariamente, os objectivos do sujeito extorsionário.

O fenómeno ocorre entre um agente da polícia e um automobilista, em que o primeiro exerce uma pressão física ou psicológica sobre o segundo, para conseguir que este último ceda as exigências ilegais daquele.

Tanto o suborno quanto a extorsão são práticas que desabonam a idoneidade e integridade da polícia. Estas práticas revelam a falta do brio profissional por parte dos funcionários envolvidos.

Assim, no período que vai de Janeiro de 2009 a Novembro de 2011, foram indiciados e processados disciplinar e criminalmente, cerca de 8 agentes da Polícia Municipal e 17 da PRM, envolvidos em casos de subornos e/ ou por praticar extorsão contra automobilistas, segundo dados fornecidos pelos Comando da Polícia Municipal e Departamento de Trânsito da Cidade de Maputo (2012).

A Corrupção é um mal que fragiliza a qualidade do trabalho das instituições públicas, minando o seu desempenho, ou seja, anula todo o esforço empreendido no sentido de se elevar o nível da prestação de serviços ao público.

Segundo Stukart (2007: 83) e Freire & Motta (2004: 285), a polícia, enquanto um conjunto de indivíduos idôneos ao serviço de cidadãos devia ter uma postura de integridade, com um procedimento ponderado, razoável e justo. A polícia precisa assumir posições justas isentas de ilegalidades, isentas de atitudes anti-éticas ou imorais, para não perder idoneidade, credibilidade ou confiança perante o cidadão enquanto cliente privilegiado e grande financiador da função pública. Espera-se da polícia que observe certos princípios deontológicos como respeito, presteza, cortesia e urbanidade.

Algumas opiniões dos entrevistados apontam que o fenómeno é o resultado da perda de valores morais e éticos, no seio da corporação policial e o deficiente sistema de

supervisão e inspecção ao trabalho dos funcionários subalternos pelos seus superiores hierárquicos durante a jornada laboral.

3. 2. 3. 5. 3 Estado da Legislação sobre o Trânsito

Como conjunto de instrumentos normativos sobre a circulação rodoviária, impõe-se que ela esteja a corresponder às exigências de cada etapa do desenvolvimento sócio-político, económico e cultural de uma sociedade moçambicana em geral e, particularmente, ao ambiente rodoviário da Cidade de Maputo.

Nas entrevistas realizadas junto a certas personalidades de várias instituições públicas e privadas, directa ou indirectamente responsáveis pelo controlo do trânsito rodoviário, muitas opinam sobre a necessidade da revisão da legislação sobre o trânsito.

Segundo as entrevistas, o estado actual da legislação sobre o trânsito precisa ser ajustado a aspectos novos da vida prática, ou seja, deve corresponder a fenómenos sociais, económicos e culturais da sociedade moçambicana.

A despeito de opiniões reconhecerem o mérito de algumas alterações de vulto operadas na última revisão do código da estrada, que introduzirá muita inovação na legislação.

Mesmo assim, persistem algumas inquietações. Existem ainda aspectos omissos de certa importância que requerem uma abordagem diferente relativamente a outras transgressões, devido, fundamentalmente, a sua gravidade no quadro da segurança rodoviária.

As fontes são unânimes em afirmar, que a embriaguez e o excesso de velocidade automóvel comportamentos criminais cometidos no acto da condução automóvel, por conseguinte os condutores infractores tem que responder criminalmente.

Para tal, o INATTEC através de seus órgãos competentes, como o Conselho Técnico e Conselho Nacional de Viação, ouvida a opinião da sociedade civil, pode preparar propostas de emendas da legislação em vigor, para acomodar aqueles aspectos.

A complexidade de algumas infracções do trânsito tais como: excesso de velocidade, condução em estado de embriaguez e manobras perigosas levou o governo (Conselho de

Ministros), na década de setenta (70), a adoptar medidas drásticas recorrendo a emendas ao código de estrada.

Tal reforma, introduziu alterações no regime das penalidades de certas infracções ao código da estrada, através de agravamento dos quantitativos das multas. Foi, igualmente, criada uma Comissão Disciplinadora de Trânsito (CDT)¹², por Despacho Ministerial n.º 33/77, de 17 de Abril, composta por Serviços de Viação, Obras Públicas, Polícia de Trânsito, Tribunal, Procuradoria, Educação e Saúde, com funções de aplicar medidas adicionais aos transgressores do código da estrada, como por exemplo, a inibição da faculdade de conduzir veículos automóveis.

O ajustamento da legislação, de tempo em tempo, torna-se necessário para acomodar novos aspectos pontuais, que preocupam a sociedade.

3.2.4 O Papel da Educação Cívica na Segurança Rodoviária

Segundo Kotler e Fox (1994: 23) e Rosa (2004: 240), por marketing educacional entende-se uma avaliação de necessidades, desenvolvimento de produto, preço e distribuição num esforço de posicionamento e comunicação desenvolvido por instituições de ensino (escolas, institutos e universidades) junto aos alunos, estudantes, professores e a própria comunidade, como consumidores dos produtos e serviços daquelas entidades de ensino.

Sendo as autoridades públicas entidades do Estado, cujas actividades não visam o lucro, mas sim a prestação de serviços aos cidadãos, seus principais clientes, torna-se necessário contribuir com os eu saber científico e tecnológico na promoção de educação cívica aos cidadãos, automobilistas e peões em matéria do trânsito rodoviário, com o objectivo último de criar a consciência de cidadania ou a cultura de obediência às leis.

A actividade educativa visa, em última análise, levar os cidadãos a cumprir consciente e voluntariamente as leis vigentes no país. Já que, uma das funções da educação é, segundo Cabanas (2002: 58), a transmissão de valores éticos e morais, ou seja, normas de conduta

¹² A Comissão Disciplinadora de Trânsito (CDT) foi substituída nas suas funções e competências por Conselho Técnico do INAV, com a criação desta entidade pelo Dec. no 5/93, a 15 de Abril.

social, património cultural, hábitos e costumes de uma geração passada a uma outra seguinte.

A segurança rodoviária precisa da educação, como um processo pedagógico, que tem por fim desenvolver atitudes positivas e moldar o carácter do homem condutor e peão enquanto utentes das vias públicas. Segundo Marques (2000: 55) e Foulquié (1971: 140), a educação cívica rodoviária tem a função de promover a cultura de obediência consciente e voluntária às leis de circulação rodoviária.

Nesta óptica, a educação cívica rodoviária constitui um veículo de transmissão de valores éticos e culturais aos automobilistas e peões no cumprimento das regras de trânsito. Na educação cívica rodoviária radica a ideia do trabalho proactivo e preventivo promovido pelas autoridades com vista a criação do ambiente de segurança.

Nesta perspectiva, o sucesso das actividades educativas tem muito a ver com a maneira com o emprego das técnicas e dos instrumentos de persuasão. Por exemplo, se as mensagens transmitidas aos protagonistas do trânsito forem bastante claras, concisas, precisas e plausíveis no seu conteúdo, podem provocar no público-alvo uma reacção positiva.

Segundo Cobra (1991:407), se a mensagem tiver um maior poder de persuasão, ou seja, causar um maior impacto positivo aos destinatários, muito facilmente leva-los-á a aderência da causa comum.

Deste modo, as autoridades competentes servem-se do mecanismo de comunicação dos mídias para informar ao público-alvo sobre os benefícios dos seus serviços, onde enaltece a importância da sua colaboração e participação dos processos de actividades proactivas.

E nesta óptica, as campanhas de sensibilização aos participantes do trânsito podem se tornar a principal arma de persuasão para a mudança de atitudes dos automobilistas e peões nas vias públicas.

Segundo Heijster (1997: 7) as campanhas de sensibilização devem ter maior enfoque sobre os utentes das vias públicas, nomeadamente os peões e automobilistas através da

divulgação da informação educativa sustentada com números estatísticos sobre os acidentes ocorridos em períodos anteriores bem como suas consequências, com a finalidade de, não só, produzir um maior impacto psicológico nos cidadãos, mas também de os influenciar e atrair a participação destes nas actividades preventivas.

A imagem abaixo ilustra o processo de travessia das artérias pelos peões.

Imagem 4



Foto 4 (d): Cenário de travessia de peões na Avenida 25 de Setembro, baixa da Cidade de Maputo, em Abril de 2012.

Segundo Lambin (2000:124), há necessidade de se ter em atenção ou acautelar-se de certos aspectos, que podem favorecer o sucesso de todo um trabalho proactivo, como actualidade, fiabilidade, correcção, exactidão e veracidade da informação educativa, que está sendo difundida bem como a maneira como ela é distribuída e operacionalizada, dentro de um horizonte temporal definido pode permitir a que os destinatários sejam muito receptivos e acolham-na com bastante interesse, ou seja, colaborem com as autoridades competentes da fiscalização do trânsito rodoviário.

3.2.4.1 Experiências práticas sobre a educação cívica rodoviária na Cidade de Maputo

Segundo a Polícia de Trânsito (2012), a educação cívica rodoviária data de 1975, ano da proclamação da independência nacional, quando as autoridades governamentais, muito cedo se aperceberam, que a segurança rodoviária era um dos aspectos da vida social muito importante, que devia merecer uma atenção especial, a julgar pela gravidade dos problemas que se levantavam, neste âmbito.

Desde então, a educação cívica rodoviária tem vindo a ganhar cada vez mais uma posição de destaque, devido a sua importância, na circulação rodoviária, como tal considerada uma importante arma para a sensibilização e consciencialização dos cidadãos, no que respeita a prevenção rodoviária.

Na verdade, a almejada liberdade de movimentação de pessoas e bens pelas vias do domínio público, não pode ser alcançada sem se considerar a segurança rodoviária, cujo estabelecimento e manutenção depende pelo maior ou menor grau da educação cívica rodoviária enquanto “veículo-motor” para a mudança de atitudes nos cidadãos.

Segundo Aristóteles (1991), na sua obra, *a Política*, “...o homem é um ser bio-social muito complexo.” Nesta perspectiva, o comportamento do homem é imprevisível e requer por isso, uma vigilância permanente, ou seja, deve ser controlado. Rolo (2008: 454) e Costa & Torres (1996: 93), afirmam que devido a complexidade da natureza humana é necessário um controlo sobre o comportamento do homem sobretudo no contexto da actividade laboral, justificando, que o controlo bem como a inspecção são actividades mais privilegiadas do processo gerencial, porquanto garantem, que a exequibilidade e materialização dos planos e metas da organização.

Segundo Dias e Andrade (1997: 123), em determinadas circunstâncias, ele precisa de alguma coacção, que o leve ao acatamento de normas de conduta social, bem como a responsabilização pelos seus actos, porquanto, os homens não são seres perfeitos, na sua forma de ser e de estar na sociedade, em que estão inseridos, independentemente, do nível da civilização, a que pertencem.

Segundo Dias & Andrade (1997: 179), “...*todos os homens são por natureza anti-sociais e moralmente neutros, e só se tornam sociais com a educação*”¹³. Portanto, só a coacção pode constituir-se numa forma eficaz de educação e de socialização do homem, em determinadas condições de vida social.

Entretanto, o comportamento dos condutores nas vias públicas parece denunciar um manifesto sentimento de impunidade, precisando desta feita, de alguma coacção de quem de direito, para os forçar a cumprir com a lei.

3.2.4.2 Processo de formação de condutores nas escolas de condução na Cidade de Maputo

O INATTER é a única entidade pública no país, que tem atribuições específicas, ou seja, responsabilidade de licenciar e fiscalizar a actividade das escolas, bem como monitorar a realização de exames de condução.

Nesta instituição pública, tudo funciona em harmonia com o estabelecido na lei. Porém, no que toca a qualidade de condutores formados nas escolas de condução, é de inteira responsabilidade das escolas.

O INATTER (2012) tem enviado suas equipas técnicas para as escolas de condução para a fiscalização e inspecção para verificar as actividades daqueles estabelecimentos de ensino de condução automóvel. Contudo, os casos, acima referidos carecem de confirmação, para não ser uma mera especulação.

Ainda, segundo os entrevistados, o processo de ingresso nas escolas de condução ocorre conforme o preceituado no Decreto-lei no.1/2011, de 23 de Março, que fixa 16 anos, como idade mínima de candidatos, a obtenção da carta para ciclomotores e motociclos com ou sem carro com a cilindrada inferior a 125 cm³, 18 anos para motociclos com ou sem carro com cilindrada superior a 125 cm³, tractores agrícolas, veículos ligeiros, pesados de mercadorias ou de passageiros e veículos articulados e 21 anos para condutores de serviço público de passageiros e de mercadorias.

¹³ Dias, J. F. e Andra

de, M. C. Criminologia, o homem delincente e a sociedade criminógena. Coimbra, editora, 1997, pp. 179;

Segundo a lei D.M. n.º.1/91 de 9 de Janeiro, as aulas de condução decorrem em três modalidades, nomeadamente, aulas teóricas, que abrangem noções elementares do código de estrada, dos primeiros socorros e da condução defensiva; aulas técnicas, que abrangem noções básicas da mecânica e pequenas reparações ao veículo; e aulas práticas, que consistem no manejo do veículo automóvel.

No fim deste processo, o candidato à condução de veículos automóveis é submetido ao exame de condução, conforme o Diploma Ministerial (D.M.) n.º.127/07, de 26 de Setembro¹⁴.

A entrevista dirigida aos responsáveis das escolas de condução, para ouvir sua opinião acerca da consistência do ensino de condução naqueles estabelecimentos, apurou-se, que embora sejam empresas, que têm como objectivo a prestação de serviços, ao público que lhes seja solicitado e cuja actividade visa, fundamentalmente, o lucro, possuem a obrigação de formar com qualidade e trabalhar dentro dos paradigmas da lei vigente.

Neste contexto, segundo os entrevistados, os seus formandos apresentam um bom perfil, declinando qualquer responsabilidade pela má conduta daqueles na condução pelas vias públicas. Esta é competência exclusiva das autoridades públicas, que desta feita, devem fiscalizar o acto de condução.

Segundo as autoridades competentes, pelo contrário, afirmam que os problemas do trânsito têm, em parte, a ver com a qualidade da formação dos condutores nas escolas de condução, em consequência da qual, aqueles procedem mal na condução pelas vias públicas.

Contudo, na fase pós-formação nas escolas de condução, cabe às autoridades, no quadro de suas atribuições profissionais controlar e fiscalizar o comportamento dos condutores.

3.2.5.1 População e parque automóvel na Cidade de Maputo

Segundo Concelho Municipal da Cidade de Maputo (2010:8) e Agência Geral das Colónias (1956:134), até 1974 viviam na Cidade de Lourenço Marques (actual Cidade de

¹⁴ Este Diploma Ministerial aprova o regulamento de exames de condução.

Maputo) perto de 250.809 mil habitantes contra os cerca de 1.111.638, segundo dados do INE (2007).

Estes habitantes estão hoje distribuídos em 6 distritos municipais nomeadamente: Ka Mpfumo, Ka Mubukwane, Ka Mavota, Ka Maxaquene, Ka Inhaca e Ka Tembe. O distrito mais populoso é o distrito Ka Maxaquene, ex-distrito número 5, com pouco mais de 27 por cento do total da população da cidade (CMCM, 2010).

Segundo os dados contidos na Resolução 50/AM/2001 e da Direcção Provincial dos Serviços Geográficos e Cadastrais no Ultramar (1973: 3), os distritos urbanos são constituídos por 28 bairros residenciais, contra 9 principais bairros, que existiam no período colonial anterior a Independência Nacional.

Segundo Agência Geral das Colónias (1956:134) e INATTER (2012), até 1974, circulavam na cidade cerca de 10.000 veículos automóveis contra os actuais 163.139¹⁵. A população de condutores era calculada em cerca de 5.436 contra os actuais 15.121.

Na era colonial existiam cerca de 23 pequenas, médias e grandes companhias de exploração dos transportes públicos de passageiros, que asseguravam carreiras urbanas, dentre as quais se destacam os: Serviços Municipalizados de Viação (SMV), Companhia de Transportes de Moçambique (CTM) e carreiras interurbanas como: Teresa Lina & Filhos Lda., Cruzeiro do Sul Lda., Auto-Viação do Sul do Save, Empresa de Transporte e Turismo Oliveiras Lda. (ETOL), Manuel Antunes, Lda. entre várias outras companhias concessionárias de transporte urbano e interurbano.

Neste sistema de transportes urbanos incluíam-se empresas de táxis, num total de aproximadamente 20 com cerca de 198 unidades todos juntos, contra os actuais 2.995 carros de transportes de passageiros, que operam na cidade. O quadro 4: abaixo mostra a evolução do parque automóvel entre os períodos 1974 à 2012.

¹⁵ Dados sobre a população de veículos automóveis na actualidade na Cidade de Maputo, do INATER, 2012

Quadro 6: Evolução do Parque Automóvel (de 1974 a 2012)

Designação	Períodos	
	Colonial Até 1974	Pos-Independência Até 2012
População	250.809	1.111.638
Condutores	5.436	15.121
Distritos Municipais e Bairros Residenciais	12	33
Rede Viária (em Kms)	1.800	6.000
Parque Automóvel	15.054	163.139
Transporte Público de Passageiros	198	2.995
Transporte de Mercadorias	88	1.660
Veículos dos Consulados e Corpo Diplomático	68	900

Fonte: Agência Geral das Colónias (1956: 134), Câmara Municipal (1975: 12) e INATTER (2012)

3.2.5.2 Descrição cronológica sobre a evolução do parque automóvel

Nesta subsecção pretende-se descrever a evolução do parque automóvel ao longo dos anos desde de 1987 até 2008, ano em que as estradas da Cidade de Maputo começam a registar uma maior intensidade do tráfego e a ficar sobrecarregada de muitos veículos

automóveis. O referido crescimento pode ser analisado de forma cronológica como se segue abaixo:

1987 - Introdução do Programa de Reabilitação Económica. O País sai da economia centralizada para a economia de mercado. A economia é aberta a iniciativa privada. Empresários privados podem importar e exportar seus produtos incluindo os veículos automóveis. Nesta esteira de operações, assiste-se a um movimento desusado da entrada ao País, de muitos carros vindos de Países vizinhos (da República da África do Sul e Swazilândia).

1992 - O fim da guerra civil em Moçambique. O desenvolvimento da economia nacional ganha uma nova dinâmica. É uma janela de oportunidades, que se abre para a entrada de muitos investimentos estrangeiros. A importação de viaturas da vizinha República da África do Sul aumenta em face das necessidades de transporte das populações cada vez mais crescentes.

1994 – O fim do regime de “apartheid” na África do Sul constitui um momento importante para muitos moçambicanos, que vêm uma grande oportunidade para importarem, massivamente, viaturas daquele país. E muitos sul-africanos entram para o país com seus carros no contexto do turismo e/ ou à procura de oportunidades de negócio.

2000 a 2005 - O governo moçambicano autoriza a importação de carros de segunda mão, em consequência, da qual cada vez mais cidadãos nacionais importam carros para o uso pessoal. Por assim dizer, este foi o auge da importação de viaturas jamais vista na história do país. ¹⁶Estatísticas indicam que 60% de viaturas que circulam na Cidade de Maputo são viaturas de segunda-mão importadas da África do Sul, do Dubai e do Japão.

Segundo o INAV (2011), entre 2007 a 2011, o parque automóvel da Cidade de Maputo cresceu de 86.370 para 163.139 veículos, uma diferença de cerca de 76.769 veículos o que significa um aumento em 88.88%.

¹⁶ Segundo os dados estatísticos obtidos a partir dos processos das matrículas e dos registos do INAV (2006) e dos relatórios das reuniões havidas entre o INAV e as empresas concorrentes a montagem dos centros de inspeções técnicas dos veículos automóveis.

Fontes entrevistadas do INAV e CMCM (2011), admitem, que a importação massiva de veículos, trouxe para a cidade problemas de congestionamentos para as poucas e precárias vias de circulação automóvel existentes, bem como os da falta de parques de estacionamento, como consequência directa da presença de muitos carros na cidade em referência.

Os INAV e CMCM (2011) acrescentam, que um outro problema deriva do facto de que, a maior parte dos veículos, que circulam nas estradas na Cidade de Maputo, são de uma tecnologia descontinuada nos países de origem. Muitos destes carros não têm peças sobressalentes no mercado nacional, para além de constituírem uma fonte de poluição do meio ambiente. Mas em contrapartida, o aparecimento destes carros no mercado nacional é uma oportunidade para muitos cidadãos adquirirem automóveis a preços competitivos, como meio de transporte próprio, perante a dificuldade do transporte público em satisfazer as necessidades dos cidadãos, neste aspecto particular.

Nas entrevistas realizadas junto ao INATTER e Alfândegas (2012), apurou-se que, a Cidade de Maputo recebe, em média diária, cerca de 150 veículos provenientes do estrangeiro entrando pelas fronteiras terrestres, marítimas e aéreas. Razão pela qual, o parque automóvel cresce de ano para ano.

3.2.5.3 Situação de Parques de Estacionamento de Veículos Automóveis

Nesta subsecção pretende-se falar de parques de estacionamento de veículos automóveis como parte influente de actual situação do trânsito rodoviário na Cidade de Maputo.

Na zona baixa da cidade existiam parques destinados ao estacionamento de veículos, para os quais se pagava um valor correspondente ao tempo de permanência do veículo no local. Existiam também outros locais, que serviam de praças para viaturas de serviço de aluguer e de táxis, para a toma e larga de passageiros, autorizadas pelo pelo Boletim Oficial n.º. 42/1959, de 17 de Outubro. Este dispositivo legal aprova a postura sobre os veículos de praça e as taxas de estacionamento. Actualmente, muitos destes locais já não existem. Alguns destes transformaram-se em terminais rodoviários de transportes urbanos de passageiros.

Na actualidade, existem, na Cidade de Maputo, parques públicos a funcionar junto aos estabelecimentos comerciais como mercados e supermercados. Isto reflecte-se mais notoriamente, nos centros comerciais de “Shoprite” no Bairro de Malhangalene e “Picken-Pay” no Bairro do Aeroporto (distrito municipal Ka Maxaquene), de “Game” e “Supermarés” no Bairro da Costa do Sol (distrito municipal Ka Mavota) e “Picken-Pay” no Bairro de Benfica (distrito municipal Ka Mubukwane). Na baixa da cidade junto ao Mercado Central, foi, recentemente, remodelado um parque e passado a gestão privada ao abrigo da Res. nº 34/AM/2005.

Alem destes parques em terra, existem outros, em silos (de estacionamento), a funcionar junto a alguns edifícios de prestação de serviços ao público, como hotéis, supermercados e estabelecimentos similares. Tudo isto acontece num esfoço de minorar a crise de falta de espaços para o estacionamento de viaturas na Cidade de Maputo. Contudo, apesar de tais medidas, continua se a sentir a dificuldade de falta de espaços para o estacionamento

CAPÍTULO 4 – DESENVOLVIMENTO E RESULTADOS DA PESQUISA

4.1 Apresentação de dados

O presente capítulo destina-se à apresentação, tratamento e interpretação de dados colectados com o auxílio de técnicas de questionários aplicados às fontes no campo. Foram no total cerca de 649 respondentes, como os principais protagonistas do trânsito, constituídos por 309 peões, 237 condutores e 103 agentes da polícia de trânsito. Portanto, proceder-se-á, a análise e discussão das respostas das questões colocadas às fontes interrogadas.

O texto que se segue pretende ilustrar os dados gerais sobre a população de peões, condutores e agentes da polícia de trânsito e da polícia municipal.

Assim, segundo os dados do Instituto Nacional de Estatística (INE, 2005), a população na Cidade de Maputo é de cerca de 1.111.638 habitantes, dos quais cerca de 570.791 são mulheres e cerca de 540.847 são homens.

Dados sobre os protagonistas principais do trânsito rodoviário

Segundo o Instituto Nacional dos Transportes Terrestres (INATER, 2010), existem na Cidade de Maputo, cerca de 175.806 condutores sendo 118.810 homens e 56.996 mulheres, dos quais cerca de 136.253 são amadores, sendo 91.120 homens e 45.133. Os condutores profissionais são cerca de 39.553, sendo 29.801 homens e 9.752 mulheres. A Polícia de Trânsito da Cidade de Maputo (PT, 2010) possui na cerca de 450 agentes da polícia de trânsito, sendo 330 homens e 120 mulheres. Por sua vez a Polícia Municipal, dispõe de cerca de 120 agentes, sendo 84 homens e 36 mulheres.

Dados sobre a amostra segundo o sexo, local de residência e a profissão

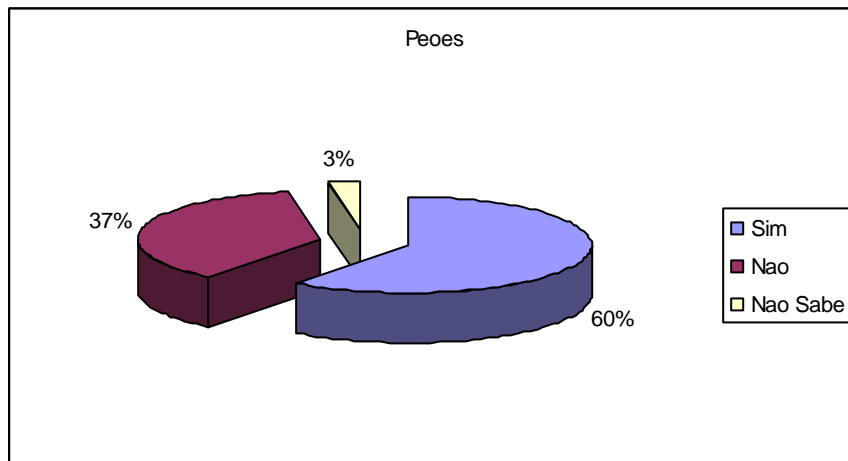
<i>Características da Amostra</i>		<i>Local de Residência</i>		<i>Total</i>
		<i>Z. Urbana</i>	<i>Z. Suburbana</i>	
<i>Peões</i>	<i>Mulheres</i>	84	107	187
	<i>Homens</i>	52	70	122
<i>Condutores</i>	<i>Amadores</i>	50	88	138
	<i>Profissionais</i>	18	81	99
<i>Agentes da Polícia</i>	<i>PT</i>	55	23	78
	<i>Municipal</i>	9	16	25

Fonte: Dados colhidos na pesquisa

Questões aos peões

Questão 1- Acha que os congestionamentos, que se verificam nas vias públicas contribuem para uma desordem nas vias públicas?

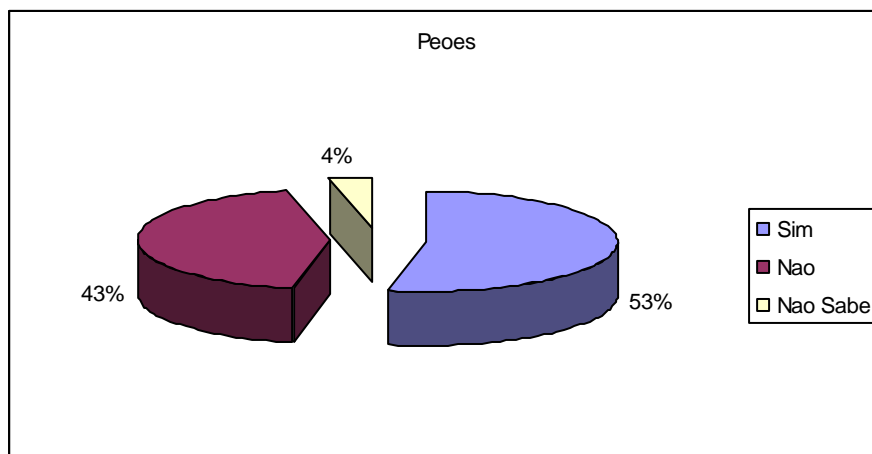
Gráfico 1



Do total dos peões inquiridos, cerca de 60% acha que os congestionamentos contribuem para uma desordem nas vias públicas, sendo o factor principal a quantidade de carros, que a circular em nas estradas da cidade. O que provoca inevitavelmente longas filas do trânsito, impedindo a passagem. Cerca de 37%, afirmam, que tal facto, deve-se as atitudes de alguns condutores que não observam as regras de trânsito e criam congestionamentos. E cerca de 3%, afirma que não sabe, porque acha que existem tantos outros factores que concorrem para a desordem do trânsito.

Questão 2- Considera que as violações as regras do trânsito são uma manifestação do sentimento de impunidade por parte dos automobilistas?

Gráfico 2

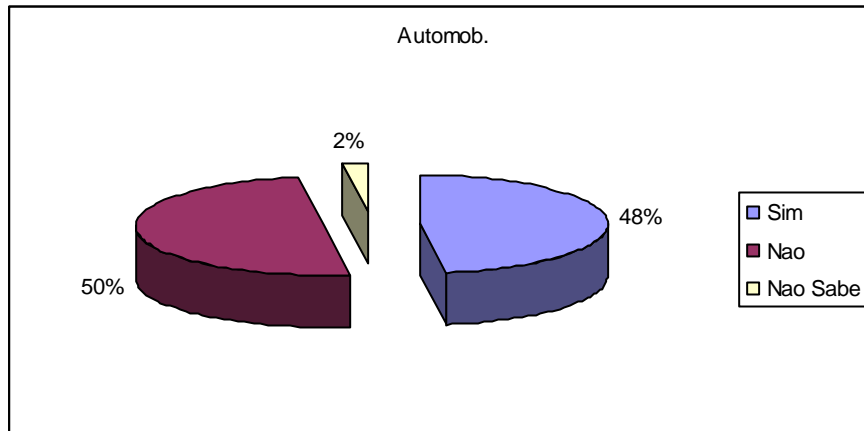


Do total dos peões do inquiridos, cerca de 53% considera que as violações as regras do código da estrada são uma manifestação de impunidade dos condutores, porque, segundo eles, a acção de repreensão das autoridades é fraca. Cerca de 43% considera que o cometimento de infracções às regras do código, é motivado por desconhecimento as regras de trânsito pelos condutores e não por sentimento de impunidade. E cerca de 4% afirma não saber se tal sentimento existe nos condutores ou não, porque pouco entende das matérias do trânsito rodoviário.

Questões aos automobilistas

Questão 3- Considera o suborno e a extorsão, as formas de corrupção mais comuns e visíveis na polícia?

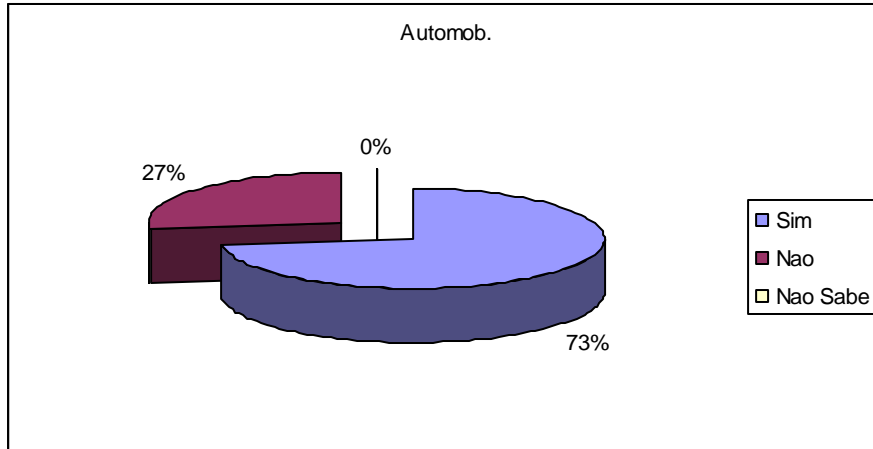
Gráfico 3



Cerca de 50% considera que subornos e a extorsão não são as únicas formas de corrupção, porque existem também a troca de favores e tráfico de influência que são as mais comuns na função pública e nas mais altas hierarquias do Estado. Cerca de 48% dos inquiridos considera que estas são as formas mais comuns e visíveis, apontando os condutores de “chapa-100” como sendo, as maiores vítimas destas práticas ilícitas por parte das autoridades policiais, quando procuram escapar das multas de transgressão. E cerca de 2% afirma que não sabe, mas o assunto é já do domínio público.

Questão 4- *O nível actual de corrupção na Polícia afecta a qualidade da fiscalização policial?*

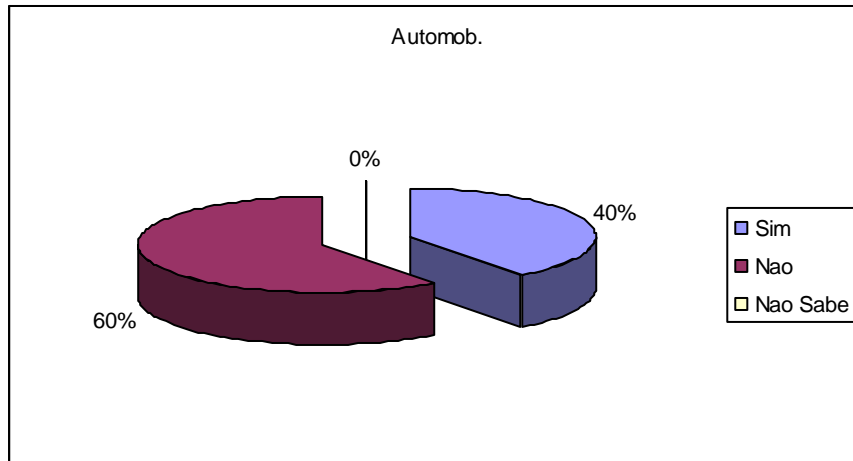
Gráfico 4



Cerca de 73% de automobilistas, a maioria dos inquiridos, afirma que a corrupção afecta a qualidade da fiscalização policial e favorece a desordem do trânsito, como consequência directa do fenómeno. Verifica-se então um baixo nível de desempenho baixa e falta de profissionalismo. Cerca de 27%, nega tal facto, argumentando que não há uma relação directa entre o nível de corrupção na polícia e o comportamento dos automobilistas na via pública, porquanto existem outros factores, que influenciam negativamente a disciplina do trânsito, como as condições das estradas, da sinalização, leis brandas face a certos comportamentos.

Questão 5- Tem conhecimento da existência de uma estratégia de combate a corrupção na Polícia?

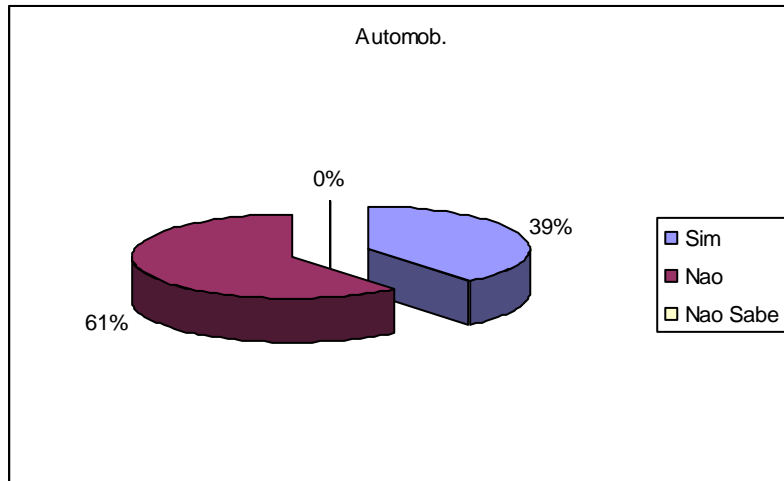
Gráfico 5



Cerca de 60%, a maioria dos inquiridos, afirma que, não tem conhecimento da existência de estratégia de combate à corrupção, argumentando que se ela existisse reduzir-se-iam certos comportamentos anti-éticos e corruptos. Portanto, acreditam que ela não existe e nunca viram o documento sobre a matéria e nunca ninguém lhes falou nisso. Cerca de 40% de automobilistas inquiridos, afirma que já ouviu falar da estratégia ou da existência de uma estratégia de combate a corrupção na polícia. Eles argumentam, que uma vez que o assunto vem sendo abordado e discutido pelos vários segmentos da sociedade moçambicana, calculam que o governo tenha tomado consciência sobre a preocupação e assumiu uma atitude firme para fazer frente ao fenómeno desenhando uma estratégia.

Questão 6- Considera que a Policia de Trânsito e Municipal tem estado presentes nos locais de ocorrência de congestionamentos e acidentes de viação?

Gráfico 6

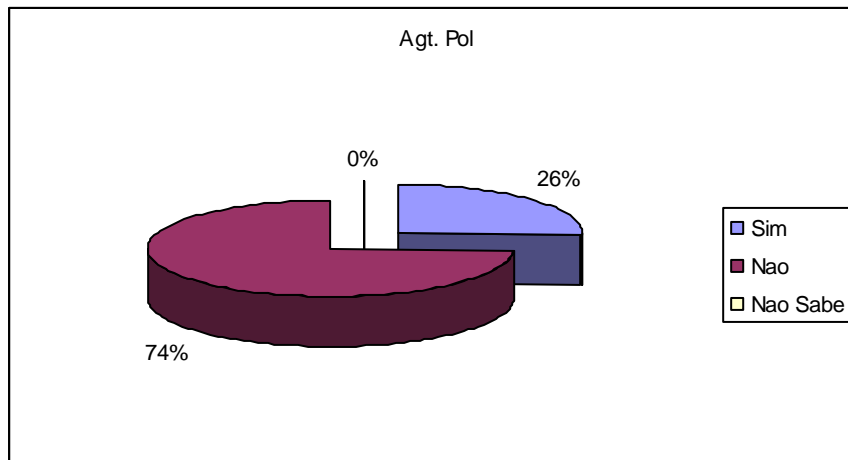


Cerca de 61% dos inquiridos, a maioria, afirma que a polícia não está nos locais de ocorrência de congestionamentos e de acidentes de viação, argumentando que a polícia está, sim permanentemente na estrada, mas não nos locais onde as circunstâncias assim o exijam. Portanto, ela está distraída quanto a causa de inquietação do público. E cerca de 39% dos automobilistas inquiridos afirma que os agentes da polícia de trânsito e municipal têm estado nos locais de ocorrência de congestionamentos e de acidentes de viação, a cumprir com o seu dever de realizar a vigilância rodoviária, argumentando que ela é necessária para a prevenção de acidentes, manutenção da ordem e segurança pública.

Questões aos agentes da polícia

Questão 7- Acha que a qualidade do movimento de peões e de veículos automóveis, nas vias públicas, é boa?

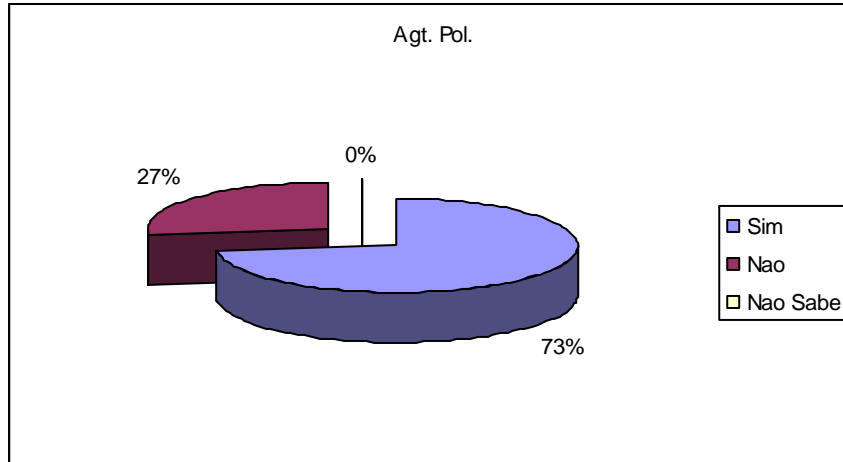
Gráfico 7



Cerca de 74%, acha que a qualidade do movimento de peões e de veículos automóveis é má, porque na sua opinião, verifica-se muita confusão nas estradas, sobretudo nas horas de ponta, o que compromete a liberdade e comodidade do trânsito necessárias. E cerca de 26% dos agentes da polícia de trânsito e da polícia municipal afirma que a qualidade do movimento de peões e de veículos automóveis é boa, argumentando que as condições mínimas para a circulação rodoviária estão criadas, nas vias públicas.

Questão 8- *Considera que as campanhas de sensibilização de prevenção rodoviária têm resultado em alguma mudança no comportamento dos peões e automobilistas?*

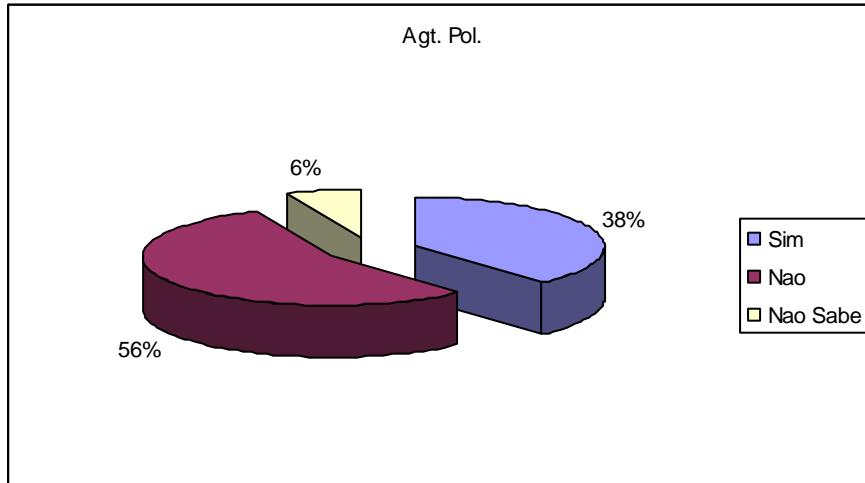
Gráfico 8



Cerca de 73% de agentes da polícia de trânsito e municipal considera que as campanhas de sensibilização de prevenção rodoviária têm resultado na mudança de comportamento, argumentando que justifica-se pela existência do número cada vez mais crescente de peões e de condutores que se portam bem na estrada. Os peões usam regularmente as pontes, os passeios e as passadeiras a eles destinados. Portanto, as campanhas resultam na tomada de consciência pelos peões e condutores. Cerca de 27% consideram, que as campanhas de sensibilização não resultam, argumentando que os métodos e técnicas usados para o efeito não são eficazes para despertar a consciência do dever ao grupo-alvo, em contrapartida, o número de vítimas de acidentes de viação envolvendo peões tende a subir.

Questão 9- Considera que a legislação sobre o trânsito é eficaz para os actuais problemas do trânsito rodoviário?

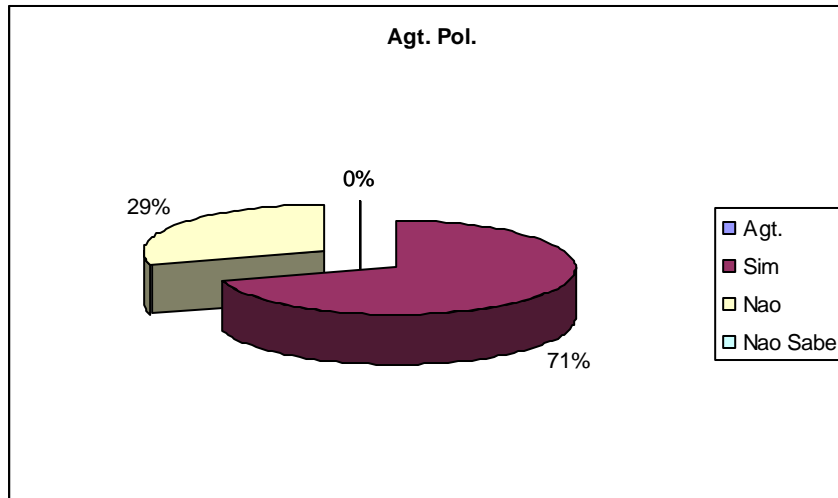
Gráfico 9



Cerca de 56% dos inquiridos, a maioria, considera que a lei não é eficaz, porque muitos condutores e peões não cumprem devidamente as regras de trânsito, argumentando que com esta atitude, os condutores transmitem a ideia de que a legislação em vigor é ineficaz para certos comportamentos anómalas. Contrariamente, cerca de 38% dos agentes da polícia inquiridos, considera que a legislação sobre o trânsito é eficaz para os actuais problemas do trânsito rodoviário, argumentando que, apesar de todas dificuldades existentes na circulação do trânsito rodoviário, ainda assim alguns os condutores e peões têm cumprido as prescrições da legislação vigente. Segundo eles isso já é um sinal da força e validade da lei actual. E cerca de 6% afirma que não sabe, porque não entende de leis, nem sequer têm acesso a informação sobre esta matéria para avaliar a eficácia da legislação em vigor.

Questão 10- *Considera que a agravação das medidas punitivas ajudaria a retrain a actual tendência para transgredir as regras do trânsito rodoviário por parte de alguns condutores?*

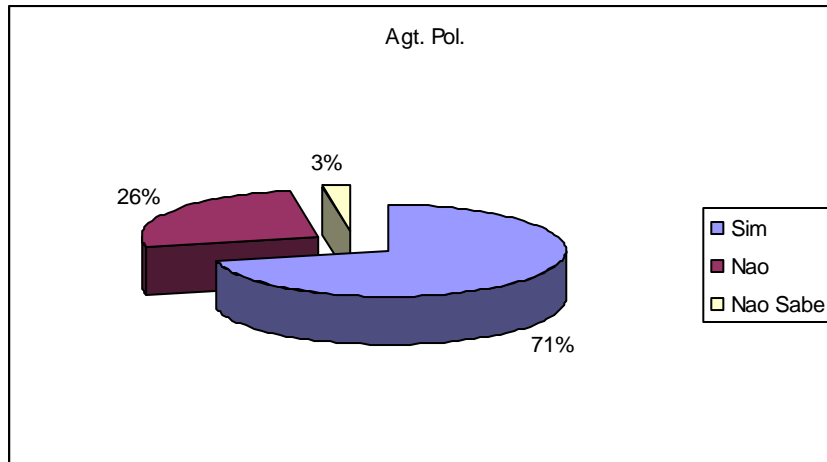
Gráfico 10



Cerca de 71% dos agentes da polícia inquiridos, a maioria, considera, que a agravação das medidas punitivas pode ajudar a retrain a actual tendência para a transgressão das regras de trânsito rodoviário por parte de alguns condutores imprudentes, argumentando que, acreditam que, quanto mais pesada for a penalidade contra uma infracção, maior será a possibilidade de se desencorajar o mau comportamento dos utentes das vias públicas. Cerca de 29% considera que a agravação das medidas punitivas jamais retrain o cometimento das transgressões as regras de trânsito rodoviário pelos automobilistas e peões, porque lhes parecem que os problemas do trânsito são uma combinação de vários factores.

Questão 11- *Considera que a introdução de um programa de educação cívica rodoviária no sistema do ensino escolar, poderia ajudar na mudança de comportamento de peões e de automobilistas nas vias públicas?*

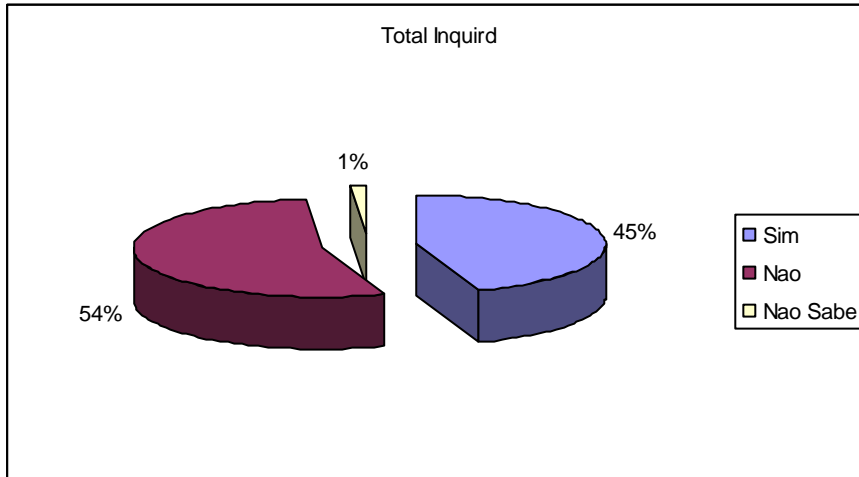
Gráfico 11



Cerca de 71% dos agentes da polícia considera que a introdução de um programa de educação cívica rodoviária no sistema do ensino escolar contribuiria para a mudança do comportamento negativo de alguns utentes das vias públicas para com as regras de trânsito, porque daria oportunidade aos cidadãos de familiarizarem-se com a matéria do trânsito, desde pequeno, ou seja, isto permitiria que eles crescessem com a cultura do trânsito rodoviário. Cerca de 26% de agentes da polícia nega tal opinião, argumentando que isso só não basta. É necessário fazer-se um trabalho educativo contínuo em todas as fases de desenvolvimento do ser humano, combinando-se sempre as medidas proactivas e reactivas. Isto ajuda, progressivamente, a mudar o comportamento daqueles nas vias públicas, a longo prazo. E cerca de 3%, afirma que não sabe se tal poderia ajudar a mudar o comportamento dos peões e automobilistas, porque, segundo eles, até mesmo países mais desenvolvidos, que têm desenvolvido e implementado estes programas, confrontam-se, ainda, com comportamentos anormais dos condutores e peões.

Questão 12 *Considera que as autoridades competentes do trânsito estão preparadas para gerir o trânsito rodoviário, nas condições actuais?*

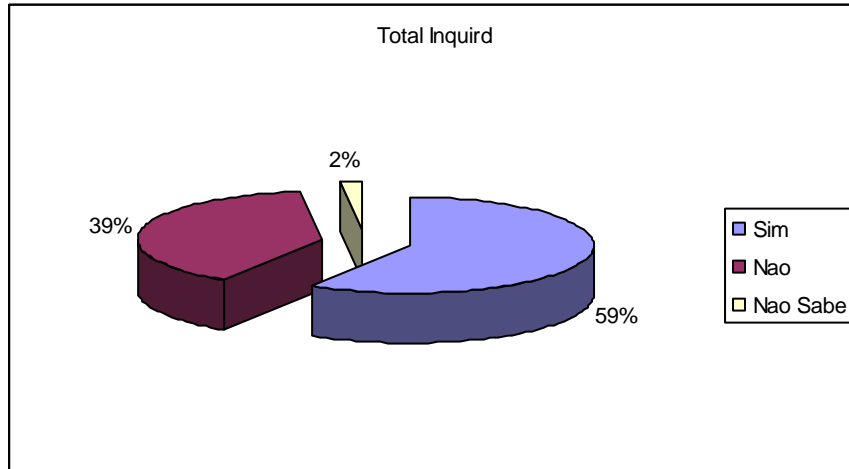
Gráfico 12



Cerca de 54%, a maioria dos inquiridos, considera que as autoridades competentes não estão preparadas, para acompanhar a actual situação do trânsito, argumentando que o parque automóvel cresceu bastante e tal tem resultado muitas dificuldades para a circulação do trânsito. Cerca de 45% de agentes inquiridos, considera que as autoridades competentes têm provado alguma capacidade para a gestão do trânsito rodoviário, argumentando que as autoridades são vistas, com muita frequência, nas vias públicas a realizarem uma série de actividades de vigilância e fiscalização do trânsito. O que significa que elas estão à altura de enfrentar os desafios. E cerca de 1% afirma que não sabe, alegando que os problemas do trânsito são muitos e complexos que nem sequer se sabe por onde começar a resolver, por conseguinte prefere não comentar, acerca do assunto.

Questão 13- Considera que a actual estratégia para escoar o trânsito no período de manhã pelas principais estradas, que dão acesso a Cidade de Maputo, é correcta?

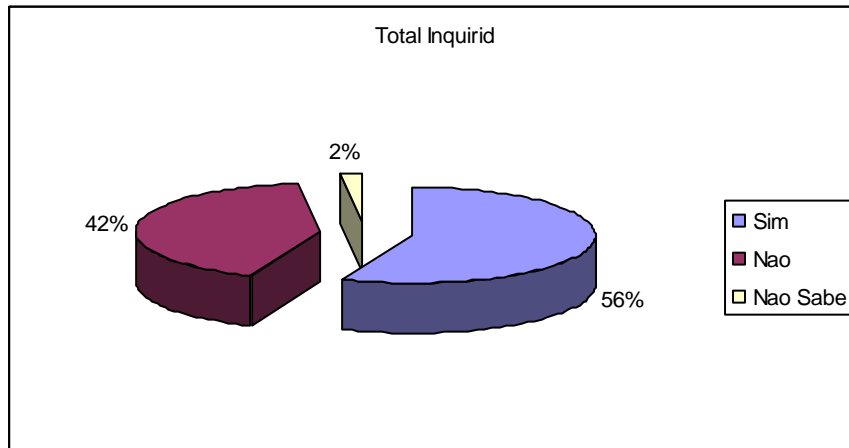
Gráfico 13



Cerca de 59% dos inquiridos, a maioria, considera que a estratégia adoptada para o escoamento do trânsito nas horas de ponta, principalmente no período de manhã, em três faixas de rodagem, é correcta e a melhor que poderia ser encontrada para resolver o problema dos congestionamentos, que se verificam naqueles períodos do dia. Cerca de 39%, não partilha desta opinião, segundo eles, uma estratégia definitiva e funcional deve ser encontrada, e não se deve contentar-se com medidas paliativas, que aparentemente funcionam bem no momento de aplicação. Porém, a longo prazo não têm sustentabilidade, pois o tráfico vai aumentar de intensidade em razão do crescimento do parque automóvel e perante a necessidade de circulação rodoviária. E cerca de 2% afirma que não sabe se tal é correcta ou não, devido a falta de informação sobre a matéria.

Questão 14- Considera que a comunicação e/ ou coordenação de actividades entre as autoridades competentes do trânsito influencia na qualidade de gestão do trânsito?

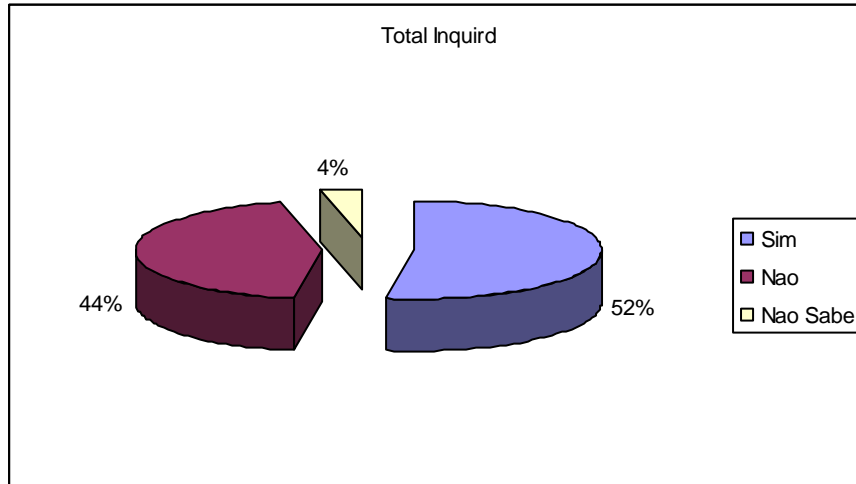
Gráfico 14



Cerca de 56% da maioria dos inquiridos, considera que a deficiente comunicação entre as autoridades competentes afecta a qualidade de gestão de trânsito, porque a ausência de contacto entre elas para discutir e partilhar as informações, leva a acções desarticuladas, ou seja, as suas acções não se complementam. E, conseqüentemente, isso afecta a qualidade do trabalho que está sendo desenvolvimento. Cerca de 42% tem opinião diferente. Para eles, se as leis estão claras, as autoridades competentes conhecem as suas responsabilidades, estão cientes delas, os peões e automobilistas cumprem os seus deveres, íntegralmente, não haverá problemas porque tudo funciona. Cerca 2% afirma que não sabe, porque não tem contacto com as autoridades competentes do trânsito e não entende muito das leis.

Questão 15- Acha que, o crescimento rápido do parque automóvel tem algum impacto na qualidade da gestão do trânsito pelas autoridades competentes?

Gráfico 15

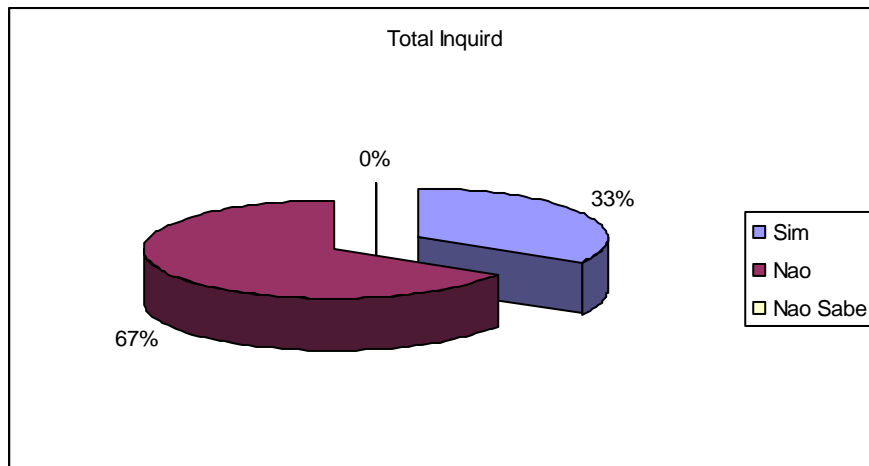


Cerca de 52% da maioria dos inquiridos, acha que o crescimento rápido do parque automóvel afecta a qualidade da circulação e consequentemente a gestão do trânsito, com o argumento de que, quanto maior for o volume do tráfego, maior será a dificuldade de seu controle. Cerca de 44% acha que o crescimento do parque automóvel não tem nada a ver com a qualidade da gestão do trânsito entanto que tal, porque o trânsito é um factor ambiental e a qualidade de gestão depende de factores individuais como experiências do trabalho, a capacidade imaginativa dos gestores em lidar com tarefas complexas, entre outros factores. Cerca de 4% afirma que não sabe explicar, exactamente, e entende que o trânsito é um fenómeno dinâmico que evolui com o tempo e a gestão deve acompanhar essa evolução.

Questões sobre a Segurança Rodoviária

Questão 16- *Considera que as condições de estradas e de sinalização rodoviária da Cidade de Maputo influenciam na circulação automóvel?*

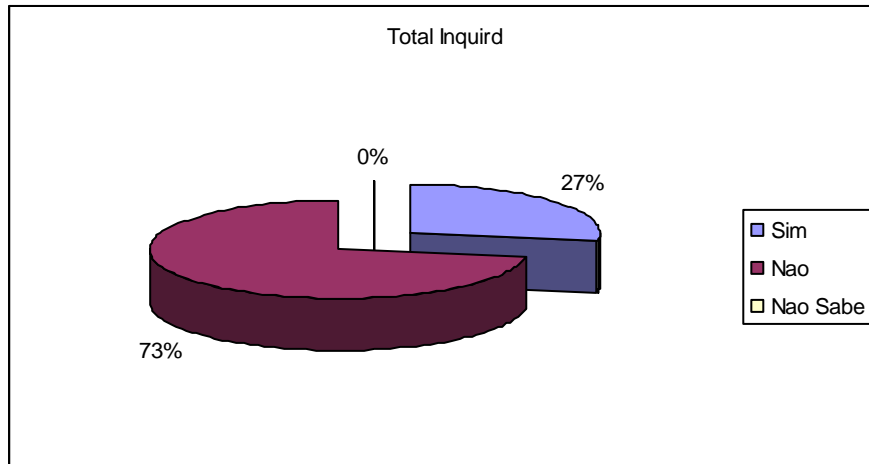
Gráfico 16



Cerca de 67%, a maioria dos inquiridos, considera que as estradas e sinalização da Cidade de Maputo, não estão em boas condições de transitabilidade nem garantem segurança rodoviária, justificando que com as estradas cheias de buracos por um lado e um grande número de pessoas a vaguearem pelas ruas apegadas a atividades comerciais, por outro lado, cria dificuldades para uma livre e cómoda circulação rodoviária. E cerca de 33% considera que as estradas e sinalização da Cidade de Maputo oferecem condições mínimas para a circulação automóvel, argumentando que aquelas infraestruturas rodoviárias têm vindo a beneficiar de reparações nos últimos tempos, tornando-se deste modo transitáveis.

Questão 17- *Considera que, o peão usa de forma consistente, os mecanismos de proteção existentes, nas vias públicas?*

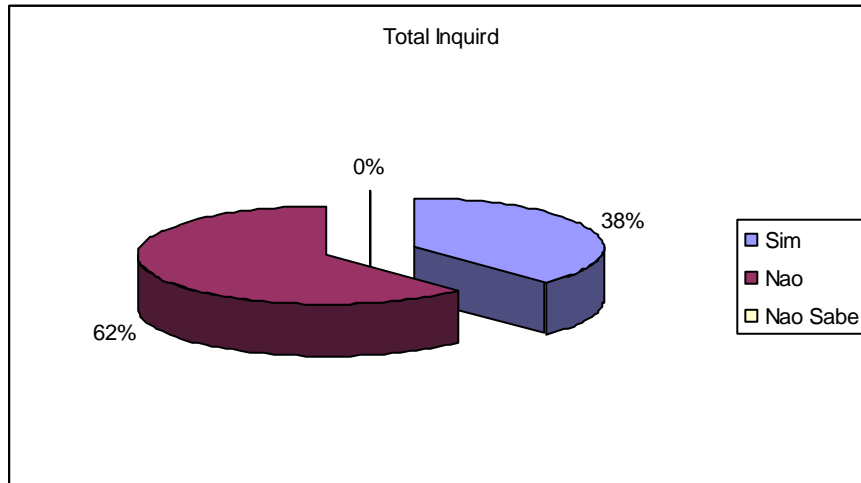
Graáfico 17



Cerca de 73%, a maioria dos inquiridos, afirma que os peões não têm usado, adequadamente, tais mecanismos, justificando que aos peões falta-lhes informação sobre a função principal daquelas infraestruturas. E cerca de 27% dos inquiridos afirma que um número significativo de peões usam de forma consistente os mecanismos de protecção erguidos nas vias públicas para o efeito, argumentando que a medida que se vai construindo aquelas infraestruturas nas vias públicas cresce a consciência nas pessoas sobre a pertinência da utilização daquelas. Assim, o número de utilizadores cresce de dia para dia.

Questão 18- Considera que, o tempo de formação de condutores nas escolas de condução é suficiente para se ter um condutor bem habilitado?

Gráfico 18



Cerca de 62% da maioria dos inquiridos, considera que este tempo é insuficiente para se ter um condutor bem habilitado e capaz de conduzir com segurança nas vias públicas, argumentando que, um condutor tem uma grande responsabilidade ao volante, nomeadamente, proteger a sua própria vida e a das terceiras pessoas, quer estas estejam a serem transportadas na sua viatura ou estejam no ambiente da estrada por onde transita. A opinião é que, o tempo devia ser extendido para o mínimo de 5 meses. E cerca de 38% dos inquiridos, considera que o tempo de ensino de condução automóvel de 3 a 4 meses, praticado, nas escolas de condção é suficiente para um condutor obter habilidades necessárias para o exercício seguro de condução nas vias públicas, argumentando que a formação de um condutor não precisa levar muito tempo, porque a prática é a maior fonte de aquisição de habilidades de condução.

4. 3 Síntese geral do processo de análise e interpretação de dados

A presente síntese geral pretende fazer um resumo do processo de análise e interpretação de dados feita com base em entrevistas e questionários dirigidos aos principais protagonistas do trânsito rodoviário, ou seja, aos peões, automobilistas e agentes da polícia de trânsito/ municipal. Com efeito apresenta-se a síntese das questões com maior mais relevância na pesquisa. Deste modo, apontam-se o seguinte:

- O estado de conservação das estradas e sinalização na cidade é deficiente, o que dificulta a organização e livre circulação automóvel;
- Os congestionamentos que se verificam nas estradas da Cidade de Maputo são a consequência lógica e directa do crescimento do parque automóvel;
- As violações às regras de trânsito são uma manifestação de sentimento de impunidade por parte dos automobilistas e peões;
- A corrupção afecta a qualidade da fiscalização policial e favorece a desordem do trânsito, como consequência directa do fenómeno;
- A polícia de trânsito e municipal não possui boa conduta para com o público com maior destaque para a atitude de confiscação de documentos ou apreensão de bens aos automobilistas sem a justa causa e por serem propensos ao suborno.
- A polícia não está nos locais de ocorrência de congestionamentos e de acidentes de viação;
- A introdução de um programa de educação cívica rodoviária no sistema do ensino escolar contribuiria para a mudança do comportamento negativo de alguns utentes das vias públicas para com as regras de trânsito;
- As campanhas de sensibilização de prevenção rodoviária tem resultado na mudança de comportamento;
- A legislação sobre o trânsito é branda para com alguns comportamentos maus que precisam de uma certa agressividade com os actuais problemas do trânsito;
- A agravação das medidas punitivas pode ajudar a retrainir a actual tendência para transgredir as regras de trânsito rodoviário por parte de alguns condutores;
- As autoridades competentes não estão suficientemente preparadas, para acompanhar a actual situação do trânsito, devido fundamentalmente ao crescimento do parque automóvel e a complexidade dos problemas;
- A estratégia adoptada para o escoamento do trânsito nas horas de ponta, é a mais adequada posição encontrada pelas autoridades para lidar com o problema dos congestionamentos, que se verificam em certos períodos do dia;
- Existe uma deficiente comunicação entre as autoridades competentes, o que afecta a qualidade de gestão de trânsito;

- O crescimento rápido do parque automóvel afecta a qualidade da circulação e consequentemente a gestão do trânsito;
- As estradas e sinalização da Cidade de Maputo, não estão em boas condições de transitabilidade nem garantem uma boa segurança rodoviária;
- Os peões não têm usado, adequadamente, os mecanismos de protecção, por falta de informação sobre a sua utilidade;
- O tempo de formação de condutores nas escolas de condução não garante a formação de condutores muito hábeis e capazes para conduzir com a segurança necessária nas vias públicas;

CAPÍTULO 5- CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

5. 1 Conclusões do estudo

Colhidos os dados no campo e confrontados com os pressupostos teóricos concluiu-se o seguinte:

- O rápido crescimento do parque automóvel resulta em dificuldade para a circulação cómoda e segura do trânsito e consequentemente influencia, negativamente, a qualidade do trabalho das autoridades competentes de fiscalização;
- Existe uma deficiente qualidade de infra-estruturas rodoviárias, ou seja, as estradas e sinalização são ainda deficientes, o que contribui, negativamente, para o estado de desordem, que se vive nas vias públicas;
- A insuficiência de meios do trabalho para as autoridades competentes de fiscalização do trânsito constitui um dos maiores constrangimentos nos esforços para a melhoria da sua prestação no controlo do trânsito rodoviário; E por isso não estão suficientemente preparados para lidar com a sua situação;
- Os subornos e extorsão são a manifestação mais visível da corrupção na corporação policial e paqra a qual não existem estratégias, o que compromete o seu desempenho no domínio da fiscalização policial;
- E devido a propensão a prática de subornos e extorsão, os agentes da polícia de trânsito e da polícia municipal nunca estão presentes onde deviam estar em razão da exigência das suas tarefas;
- A legislação é muito branda e permissiva em relação a certos comportamentos graves contra o código da estrada, o que perpetua a anarquia nas vias públicas;

As hipóteses formuladas em torno do problema definido foram confirmadas válidas:

- A condução inadequada no trânsito rodoviário é influenciada pela falta de formação sólida nas escolas de condução, sendo este um dos factores que constituem um dos maiores problemas para o trânsito;
- As deficientes infra-estruturas e o crescimento rápido do parque automóvel constituem os factores que contribuem para uma gestão ineficiente do trânsito rodoviário pelas autoridades competentes de fiscalização rodoviária;

A gestão caótica do trânsito por parte das autoridades competentes na Cidade de Maputo é produto de vários factores conexos, porquanto não existem causas directas para a situação do trânsito rodoviário.

5. 2 Recomendações

Das conclusões extraídas do presente estudo, se recomenda, o seguinte:

- Necessidade de elaboração de uma estratégia de segurança rodoviária para a Cidade de Maputo, que forneça linhas de forças para atacar os actuais problemas do trânsito, a curto, médio e longo prazos nos domínios de: reparação de estradas e sinalização; apetrechamento da polícia para aumentar a capacidade de fiscalização; combate a corrupção no seio da polícia; revisão da legislação sobre o trânsito e a introdução do ensino do trânsito nas escolas;
- Refoço de medidas de combate a corrupção no seio da corporação policial através de aumento de actividades de supervisão sobre os funcionários nos postos de trabalho e reforço de estímulos materiais para funcionários com um bom desempenho;

- Aumento da frota de veículos de transportes públicos de passageiros e a contínua identificação de vias críticas para a introdução do sistema de trânsito condicionado ou de sentido único para facilitar a circulação rodoviária.

BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, Vitor (2003). **A comunicação interna na empresa**, Lisboa. Áreas editora;

AZEVEDO, Mário (2004). **Teses, relatórios e trabalhos escolares, sugestões para estruturação da escrita**, 4ª edição, Lisboa. Universidade católica editora;

BAUER, Martin W. e Gaskell, George (2008). **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som**, um manual prático, 7ª edição. Petrópolis. Editora vozes, lda;

BYERS, Peggy Yuhas (1997). **Organizational communication**, theory and behavior. London. Ball state university;

CABANAS, J. M.Q (2002) **Teoria da educação, concepção antinómica da educação**, 1ª edição. Porto, edições asa;

CAETANO, Joaquim et al. (2006). **Gestão de crise**, 1ª edição, Lisboa. Editorial presença;

CARAPETO, Carlos & Fonseca, Fátima (2006) **Administração pública**, modernização, qualidade e inovação, 2ª edição. Lisboa, edições sílabo, lda;

CARVALHO, Elisabete Reis (2001) **Reengenharia na administração pública**, a procura de novos modelos de gestão. Lisboa, universidade técnica de lisboa;

COBRA, Marcos (1991). **Marketing básico**, uma perspectiva brasileira, 3ª edição, São Paulo. Editora atlas, s.a.;

COSTA, A. Carvalhal & Torres, Maria do Rosário (1996) **Controlo e avaliação da gestão pública**, 2ª edição. Lisboa, editora rei dos livros;

DAFT, Richard & Steer, Richard M. (1986). **Organizations**, a micro/ macro approach, London. Scott, foresman and company;

DIAS, Jorge de Figueiredo & Andre, Manuel da Costa (1997) **Criminologia, o homem delinquente e a sociedade criminógena**, 2ª reimpressão. Coimbra, coimbra editora lda;

DRUCKER, Peter (1998) **A profissão de administrador**. São Paulo, pioneira thomson learning;

ESTRELA, Albano (1994) **Teoria e prática de observação**, uma estratégia de formação de professores. 4ª Edição. Porto, porto editora, lda.;

FARIA, João de Deus Pinheiro (1961) **Código da estrada**. Lisboa, livraria morais editora;

FONSECA, António C (2004) **Comportamento anti-social e crime, da infância à idade adulta**. Porto, livraria almedina, lda.;

FRAGATA, Júlio (1981) **Noções de metodologia para a elaboração de um trabalho científico**, São Paulo, edições loyola;

FREIRE, Adriano (1997) **Estratégia**, sucesso em portugal, 1ª edição. Lisboa, editorial verbo;

FREIRE, Elias & Motta, Sylvio (2005) **Ética na administração pública**, 2ª edição. São Paulo, editora campus;

GIL, António Carlos (1999) **Métodos e técnicas de pesquisa social**, 5ª edição. São Paulo, editora atlas, sa.

HANAGAN, Tim (2005). **Management**, concepts and practices, fourth edition, London. Prentice Hall;

HOBBS, THOMAS (2001). **Elementos do direito natural e político**, Porto. Rés-
editora, lda.;

HOFFMANN, Maria Helena *et al.* (2001) **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo, editora casa do psicólogo;

KOTLER, Philip e Fox, Karen F. (1994) **Marketing estratégico para instituições educacionais**, 9ª edição, São Paulo. Editora atlas s.a.;

KUNTZE, Hans (1977) **Die aufnahme und bearbeitung von strassenverkehrsunfaellen (tomada de ocorrência de acidentes de viação)**. Berlin (ex-R. D. A), ministerium des innern, publikationsabteilung;

LAMBIN, Jean-Jacques (2000). **Marketing estratégico**, 4ª edição, Lisboa. Mcgraw hill de Portugal, lda.;

LIMA, Manolita, Correia (2009). **Monografia**, a engenharia da produção académica, 2ª edição, editora saraiva. São Paulo;

MEDEIROS, João Bosco (2000). **Redacção científica**, a prática de fichamentos, resumos e resenhas, 4ª edição, editora atlas, s.a. São Paulo;

MELIENSKY, Anatoli L. e Rubanov, Natasha I. (1983) **Planeamento urbano e geografia humana**, Moscow . Editora press novosti;

MENDES, António Marques & Pereira, Francisco Costa (2006). **Crises de ameaças a oportunidades**, gestão estratégica de comunicação de crises, 1ª edição, Lisboa. Edições sílabo, lda;

MIRANDA, Jorge (2003) **Estudos de direito de polícia**, 1º volume. Lisboa, associação académica da faculdade de direito de lisboa;

MONTEIRO, J.A. Pereira (2003) **Poder e obediência**, uma teoria do consentimento. Lisboa, universidade técnica de lisboa;

MORGAN, Gareth (1996) **Imagem da organização**, 1ª edição. São Paulo, editora atlas, s.a.;

PETERSON, Rune (1997) **Swedish road traffic acts and regulations**, a short survey. Stockholm (Suécia), swedish national police college;

PROENÇA, Alfredo & Proença, J. Espanha (2004) **Transporte de mecadorias**, Coimbra, livraria almedina;

REIS, Júlio (2000) **Código da estrada**. Lisboa, edições Júlio Reis lda.;

RICHARDSON, Roberto Jarry (1999). **Pesquisa social**, métodos e técnicas, 3ª edição, São Paulo. Editora atlas , s.a.;

ROBERT, Philippe (2002) **O cidadão, o crime e o estado**. Lisboa, editorial notícias;

ROLO, Orlando Brogueira (2006) **Curso de gestão das organizações**. Lisboa, edições técnicas e literárias (edix), lda;

ROSA, Clóvis (2004). **Gestão estratégica escolar**, 2ª edição, Petrópolis. Editora vozes;

ROZESTRATEN, Reiner J. (1988). **Psicologia do trânsito**, conceitos e processos básicos, São Paulo. Editora de universidade de são paulo;

RUMAR, Kare & Stenborg, Lars (1995) **A new approach to road safety work**. Stockholm (Suécia), swedish national road administration;

SEVERINO, António Joaquim (2002) **Metodologia do trabalho científico**, 22ª edição. São Paulo, cortez editora;

SILVA, Rafael Madeira & Nunes, Telma. (2007). **Infracções ao código da estrada**, regime geral das contra-ordenações e especificidades do processo contra-ordenacional rodoviário, 2ª edição, Lisboa. Quid juris sociedade editora, lda.;

SKINNER, B.F. (2003) **Ciência e comportamento humano**. São Paulo, martins fontes editora, lda.;

SLACK, Nigel *et al.* (2001) **Operations management**, third edition. Harlow (U.K.), prentice hall financial times;

STUKART, Herbert Lowe (2007) **Ética & corrupção**, os benefícios da conduta ética na vida pessoal e empresarial. São Paulo, nobel (ampud comercial, lda.);

VIVES, Joaquin Borrel & Garcia, Pedro Algaba (1991) **Investigacion de accidentes de trafico**. Madrid (Espanha), direccion general de tráfico;

WERTHEIM, Lilian (1997) **El conductor seguro**. Santiago (Chile), la secretaria executive de commission nacional de seguridad de tránsito;

Revistas profissionais

Agência Geral das Colónias. “Política e administração” *antologia colonial portuguesa*, Lisboa, v.1, 1966, p.84;

BAMBO, Virgílio. “Escândalo no INAV” *Iornal Notícias*, Maputo ediç. No 27989, Abril 2011, pp. 3-4;

Câmara Municipal de Lourenço Marques, “Situação das vias de comunicação e os transportes rodoviários de passageiros e de carga,” *Diário do Governo*, Lourenço Marques, edição No 85, 12 de dezembro 1973, pp. 12;

BRANDBORN, Jan & Tingvall, Claes. “Road traffic safety report,” *vagverket*, swedish national road administration. Borlange (Suécia), no II/ SW, 1997, cap.2, p.11;

Department of Transport of Republic of South Africa (DTRSA). “The road to safety 2001-2005;” *annual report of the ministry of transport of south Africa*. Johannesburg, no 2 /sm/ sa/ 01; 2001, p.23-26;

Direcção Provincial dos Serviços Geográficos e Cadastrais. “regulamento da ocupação e conceição de terrenos,” *lista das povoações nas províncias ultramarinas*, aprovado pelo decreto no 43894, de 6 de setembro de 1961. Lourenço Marques, 1972, p 16-23 ;

Esselpark & Technikon. “National diploma in transport management, transportation IV”, *annual report of witwatersrand university*. Pretoria (RSA), 1999, p.14;

FREIJ, Karin Brundell (1997) *Traffic safety management, department of planning and engineering*. Malmo (Suécia), university of Lund;

HEIJSTER, Kees. “Traffic legislation and law enforcement”, *sweroad report*, Stockholm (Suécia) 1997, cap.1, p.4 e 7;

Instituto Nacional de Estatística (INE) (2007). *Recenseamento populacional*, Maputo,;

KENNETH, A. “Traffic safety management”; *advanced international training programme.*, swedish national road and transport research institute. Linkoping (Suécia), 1997;

GUNNARSON, Larson (1996). “A road transport system free from serious health losses”, *swedish national road administration*. Sockholm (Suécia), no 3/ sw/ sk/ 97. Cap.1, p.24 ;

MASSINGUE, Anabela “Parque automóvel no País, crescimento, conduta e caos na EN4” *Jornal notícias*, Maputo, edic. No 28741, Março de 2013, pp. 2;

Ministerium des Innern – Hochschule der Deutschen Volkspolizei (MDI-HSDVP). “Strassenverkehrsaufsicht” (fiscalização do trânsito), *dienstvorschrift fuer verkehrspolizei*. Berlin (ex-R.D.A.), no 2dvp/ da, 1987, p.23-31;

Ministerium des Innern (MDI), transpress veb- verlage fuer verkehrswesen. “Verordnung über das verhalten im strassenverkehr” (regulamentação sobre o comportamento no trânsito rodoviário), *Strassenverkehrsordnung..* Berlin (ex-R.D.A), 2. auflage, 1977, p. 24-34;

Ministério das Cidades (MINICID). “Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano!” *informação sobre os transportes e mobilidade do instituto polis*. Rio de Janeiro, 2ª edic. 2005, cap.1, p.3;

National Department of Transport. “Challenges of policing in sub-saharan africa conference”, *International seminar about traffic surveillance held sandton sun conference centre*. JHB (South Africa), 2003, cap.2, p.23;

NIELSEN, Benny (1997) *Transport management*. Linkoping (Suécia), Institute for transport and traffic manegement (VTI);

Nordic Road and Transport Research (NR&TR). “Cycle accidents among teenagers,” *editorial review research*. Stockholm (Suécia), no 22nord/ 01, 2001, cap.1, p.14 ;

Nordic Road and Transport Research (NR& TR). “Fatigue catches you unawares”, *editorial review research*. Stockholm (Suécia), no 165nord/ 03, 2003, p12.;

Nordic Road and Transport Research (NR& TR). “Sleepness behind the wheel, knowledge and action,” *glass in road?* Stocholm, no 197 nord/ 04, 2004, cap.3, p.12;

Nordic Road and Transport Research (NR& TR). “About man in the transport system, new research in public transport”, *editorial review, research*. Stockholm (Suécia), no 270nord/ 06, 2006, p.12

Polizeiführungsakademie (PFAa). “Verkehrslehre, fachbereich polizeiliches management “(teoria de trânsito, área da gestão dos serviços policiais), *fachliche zeitschrift (revista professional)*. Muenster (RFA), 2000, s/p;

Polizeiführungsakademie (PFAb). “Fuehrung und einsatz der polizei zur verkehrsunfallbekaempfung” (direcção da polícia para acção de combate contra os acidentes de viação), *fachliche zeitschrift*. Munster (RFA), 2000, s/p;

Plano Quinquenal do Governo para 2005 – 2009, resolução no 16/ 2008, de 11 de Maio, Conselho de Ministros, Maputo, pp124-125;

RETO, Luís & de Sá, Jorge. “Porque nos matamos na estrada e como o evitar”, *editorial notícias*. Lisboa, 1ª ediç. 2003, p.84;

Revista Prudência Angolana. “O trânsito e a sinistralidade nas estradas nacionais’. *Acções proactivas da polícia angolana*. Lubango, 2002, pp. 6-7;

Swedish National Road Administration (SNRA). “A road transport system free from serious health losses”; *annual report* Stockholm (Suécia), 1996, cap.1, p.10;

TEMBE, Osvaldo. “Zucula castiga dirigentes do ex-INAV” *Jornal Público Maputo*, edição No. 197, Março de 2013, pp.5.

TIAGO, Alberto B. “ Cartas de condução emitidas a porta de cavalo” *Jornal Savana*, Maputo, edição No. 901, Abril 2011, pp. 3.

TIMBY, Niklas *et al.* “Crash responsibility versus drug and alcohol use among fatality injured and hospitalized motor vehicle drivers in Sweden”, *clinical and experimental research institute*. Gothenburg (Suécia), 1998, p.24;

WHO. “First unied nations global road safety week”, *wourld report about the traffic accidents*. Geneva (Suíça), 2006, cap.3, p.23;

YANG, Jikuang & Lovsund, Per. ‘Review of pedestrian protection from vehicle impacts’, *department of injury prevention- chalmers universityof technology*. Gothenburg (Suécia), 1997, p.31;

Legislação

Lei no 7/98, de 15 de junho. “Ética governativa e deontologia”, *Direcção Nacional da Função Pública*. Maputo, 1998, pp. 2-5;

Dienstvorschriften für den Verkehr (DVVK). *Handbook für die verkerhspolizisten* (directivo de service para o trânsito. Manual para os agentes da polícia de trânsito). Berlin, 1987, pp. 4-6;

Lei no 12/79, de 18 de fevereiro.“Competências da assembleia municipal”. *Imprensa Nacional de Moçambique*. Maputo, 1979, pp. 3-6;

Lei. no 19/92, de trinta e um de dezenbro.“Criação da polícia da república de moçambique”. *Assembléia da República*. Maputo, 1992, pp. 5-6;

Boletim Oficial no 42/ 1954, de 17 de outubro. Lourenço Marques, 1954, pp. 6-7;

Decreto no 5/93, de 14 de abril. “Criação do instituto nacional de viação, suas funções e competências”. *Imprensa Nacional de Moçambique*. Maputo, 1993, pp. 3-5;

Decreto no 24/89, de 7 de agosto. “Licenciamento dos transportes de passageiros.” *Imprensa Nacional de Moçambique*. Maputo, 1989, pp. 2-8;

Decreto no 35/2005, de 6 de setembro. “Aprova o regulamento de criação e funcionamento da polícia municipal. *Imprensa Nacional de Moçambique*.” Maputo, pp. 13;

Decreto no 47327, de 22 de novembro de 1961. “Emendas no regulamento do código da estrada”, *Imprensa Nacional de Moçambique*. BR Lourenço Marques, no 49, 1ª série, de 3 de dez de 1966, pp. 25-40;

Diploma legislativo no 2055, de 7 de janeiro. “Transporte de passageiros.” *Boletim Oficial*, Lourenço Marques, no 45, III série, 1961, pp. 12;

Diploma ministerial no 1/ 91, de maio. “Regimento de licenciamento e funcionamento das escolas de condução.” *Ministério de Transportes e Comunicações*. Maputo, 1991, pp. 7-8;

Diploma Ministerial no 56/ 03. “Regulamento das inspeções periódicas aos veículos automóveis e reboques.” *Ministério de Transportes e Comunicações*. Maputo, 2003, pp. 4-6;

Diploma Ministerial no 127/ 07. “Regulamento de exames de condução” *Ministério de Transportes e Comunicações*. Maputo, 2007, pp. 6-9;

Resolução no 5/96, de 2 de abril. “Política dos transportes,” *Imprensa Nacional de Moçambique, BR*. Maputo, I série, no 13, 1996, pp. 8-10;

Resolução no 22/AM/2000, de 27 de dezembro. “Postura sobre veículos de praça.” *Imprensa Nacional de Moçambique*. Maputo, 2000, pp. 12-13;

Resolução no 34/ AM/ 05, de 16 de setembro “Postura de trânsito,” *BR, .Imprensa Nacional de Moçambique*. Maputo, III série, no 6, 2005, pp. 2-3;

Resolução no 50/ AM/ 01, de 24 de dezembro. “Estrutura orgânica dos serviços municipais,” *BR. Imprensa Nacional de Moçambique*. Maputo, III série, no 38, 2001, pp. 5-7;

Dicionários ou enciclopédias

CLÉMENT, Élisabeth *et al.* *Dicionário prático de filosofia*, 2ª edição., Lisboa, terramar editores, 1999, p.149;

Moçambique Editora. *Dicionário universal da língua portuguesa*. Maputo, 1ª edição., 2000, pp.285, 536, 750, 1454 e 1309;

Lello Editores. *Dicionário prático ilustrado*. Lisboa, 2004, pp.1904 e 1978;

EIRAS, Henriques e Fortes, Guilhermina. *Dicionário de direito penal e processo penal*, Lisboa, 3ª edição., quid juris sociedade editora, 2010, pp. 145-158;

FOULQUIÉ, Paul. *Dicionário da língua pedagógica*. Lisboa, livros horizontes, lda. 1971, pp.140;

KLOTSCH, Felicitas *et al.* *Kleines politisches woerterbuch* (pequeno dicionário político). Berlin, 4. Auflage, dietz verlag, 1983, pp.112;

MARQUES, Ramiro. *Dicionário breve de pedagogia*. Lisboa, editorial presença, 2000, pp. 55;

NEVES, Ilídio. *Dicionário técnico e jurídico de protecção social*. Lisboa, coimbra editora, lda., 2001, pp.38, 391 e 779;

PRATA, Ana. *Dicionário jurídico*, Lisboa, 4ª edição, edições almedina, sa., 2005, pp. 837;

PRATA, Ana; Veiga, Catarina & Vilalonga, José Manuel. *Dicionário jurídico, direito penal e processual penal*. Coimbra, v.II, edições almedina, sa., 2007, pp.110-111;

Outras Fontes Documentais (relatórios, sínteses e actas de reuniões ou de simpósios e conferências internacionais de instituições contactadas)

Administração Nacional de Estrada (ANE). “Projecto de abertura de novas estradas e de manutenção”. *Planos de construção para Região Centro e Norte*. Maputo, pp. 26;

Departamento de Trânsito do Comando da Polícia da República de Moçambique da Cidade de Maputo –(DT-CCM- PRM). “Situação da sinistralidade rodoviária,” *relatório anual 2011 na Cidade de Maputo*. Maputo, 2012, pp. 2-3;

Direcção de Transportee e Trânsito da Cidade Maputo (DTTCM). “Dados estatísticos sobre o transporte semi-colectivo”; *relatório semestral sobre os transportes e trânsito.*, Maputo, no 07/dtt/ 05, 2005, p. 16-21;

Direcção Regional Sul das Alfândegas (DRSA). “Informação sobre as operações de gestão do tráfego de passageiros e de mercadorias nas fronteiras de Ressano Garcia e de Namaacha durante a quadra festiva, de dezembro de 2005 a Janeiro de 2006”. Maputo;

Hospital Central de Maputo (HCM). “Estatística sobre os custos de internamentos e tratamentos de doentes nas enfermarias de HCM”. *Informação sobre a situação epidemiológica dos últimos 2 anos*, 2008, p. 4-6;

Instituto Nacional de Viação (INAV). “Reflexão sobre a segurança rodoviária- uma prioridade nacional,” *colóquio sobre a segurança rodoviária, de 2005 a 2009*, Maputo, 2010, pp. 2-24;

Instituto Nacional de Viação (INAV). “ Situação rodoviária do País”, *preparação para o debate televisivo*. Maputo, 2011, s/p;

Instituto Nacional de Viação (INAV). “A velocidade influencia o tempo de reacção, a distância de travagem e de paragem,” *conduza bem e chegue seguro*. Maputo, 2004, cap.3, p.10;

Instituto Nacional dos Transportes Terrestres (INATER). “Relatório sobre o parque nacional automóvel”, *apresentado ao Conselho Técnico*. Maputo, 2011, pp. 3-4;

Instituto Nacional dos Transportes Terrestres (INATER). “Conferência sobre a segurança rodoviária em Moçambique”. *Que estratégia, para o País?*. Maputo, 2012, pp. 5;

Ministério do Plano e Finanças & Ministério da Saúde (MPF & MISAU). “A despesa pública com a Saúde em Moçambique” *Relatório da publicação conjunta dos ministérios do plano e finanças e da saúde*. Maputo, 2004, p.62;

Ministério da Saúde (MISAU). ”Estatística sobre as despesas dos cuidados médicos de 2006 a 2008” *informação sobre o desempenho do sector de saúde*. Maputo, 2008, p.18;

Polícia de Trânsito (PT). “Relatório trimestral sobre a situação de sinistralidade”. *Informação apresentada a reunião ao Governo da Cidade de Maputo*. Maputo, 2010, pp.3;

Fontes Electrónicas

[Htt://www.dnvt.gv.ao](http://www.dnvt.gv.ao). O trânsito rodoviário e sinistralidade em Angola;

Http://www.vd.dk. About traffic education in Denmark;

Http://www.vti.se. Transport and traffic safety research-vti;

**Http://www.wegogerdin.is. Board of information, technology and traffic safety,
Swedish ministry of transport;**

Http://www.roads. Transportation department;

Http://en.wikipedia.org./nationalpoliceof southafrica_radar_surveillance e

Http:www.ministryoftransp.go.vsa_traffic analysis.

Anexo 1 – Questionários aos principais protagonistas do trânsito rodoviário

Samuel Johane Siteo, estudante do curso de Mestrado em Gestão Empresarial, pela Faculdade de Economia na Universidade Eduardo Mondlane, pretende colher dados sobre a matéria ligada a segurança rodoviária para a sua dissertação, intitulado: **”A Gestão do trânsito rodoviário: Desafios enfrentados pelas autoridades competentes de fiscalização do trânsito rodoviário – Estudo de caso da Cidade de Maputo”**,

Esta entrevista visa fins, meramente, académicos. Está garantido o sigilo. Assim sendo, vem por este meio solicitar vossa colaboração sobre a matéria em epígrafe.

Dados Gerais

- 1) Sexo: Femenino () ou Masculino ();
- 2) Onde mora?-----
- 3) Que idade tem?-----
- 4) Profissão ?-----

Questões aos peões

Questão 1- Acha que os congestionamentos, que se verificam nas vias públicas contribuem para uma desordem nas vias públicas?

Sim () ou Não ()

Justifique a sua resposta? -----

Questão 2- Considera que as violações as regras do trânsito são uma manifestação do sentimento de impunidade por parte dos automobilistas?

Sim () ou Não ()

Justifique a sua resposta! -----

Questões aos automobilistas

Questão 3- Considera o suborno e a extorsão, as formas de corrupção mais comuns e visíveis da na polícia?

Sim () ou Não ()

Justifique a sua resposta!-----

Questão 4- O nível actual de corrupção na Polícia afecta a qualidade da fiscalização policial?

Sim () ou Não ()

Justifique a sua resposta!-----

Questão 5- Tem conhecimento da existência de uma estratégia de combate a corrupção na Polícia?

Sim () ou Não ()

Se não, justifique a sua resposta!-----

Questão 6- Considera que a Policia de Trânsito e Municipal tem estado presentes nos locais de ocorrência de congestionamentos e acidentes de viação?

Sim () ou Não ()

Justifique, a sua resposta!-----

Questões aos agentes da polícia

Questão 7- Acha que a qualidade do movimento de peões e de veículos automóveis, nas vias públicas, é boa?

Sim () ou Não ()

Justifique a sua resposta! -----

Questão 8- Considera que as campanhas de sensibilização de prevenção rodoviária têm resultado em alguma mudança no comportamento dos peões e automobilistas?

Sim () ou Não ()

Justifique a sua resposta! -----

Questão 9- Considera que a legislação sobre o trânsito é eficaz para os actuais problemas do trânsito rodoviário.

Sim () ou Não ()

Justifique a sua resposta! -----

Questão 10- Considera que a agravação das medidas punitivas ajudaria a retrain actual tendência transgredir as regras do trânsito rodoviário por parte de alguns condutores?

Sim () ou Não ()

Se sim, justifique a sua resposta! -----

Questões sobre a Gestão do Trânsito Rodoviário

Questão 11 *Considera que as autoridades competentes do trânsito estão preparadas para gerir o trânsito rodoviário, nas condições actuais?*

Sim () ou Não ()

Para qualquer dos casos justifique a sua resposta. -----

Questão 12- *Considera que a actual estratégia para escoar o trânsito no período de manhã pelas principais estradas, que dão acesso a Cidade de Maputo, é correcta?*

Sim () ou Não ()

Para qualquer dos casos, justifique a sua resposta!-----

Questão 13- *Considera que a comunicação e/ ou coordenação de actividades entre as autoridades competentes do trânsito influencia na qualidade de gestão do trânsito?*

Sim () ou Não ()

Justifique a sua resposta!-----

Questão 14- *Acha que, o crescimento rápido do parque automóvel tem algum impacto na qualidade da gestão do trânsito pelas autoridades competentes?*

Sim () ou Não ()

Justifique a sua resposta!-----

Questões sobre a Segurança Rodoviária

Questão 15- *Considera que as condições de estradas e de sinalização rodoviária da Cidade de Maputo influenciam na circulação automóvel?*

Sim () ou Não ()

Justifique a sua resposta!-----

Questão 16- *Considera que, o peão usa de forma consistente, os mecanismos de proteção existentes, nas vias públicas?*

Sim () ou Não ()

Justifique a sua resposta! -----

Questão 17- *Considera que, o tempo de formação de condutores nas escolas de condução é suficiente para se ter um condutor bem habilitado?*

Sim () ou Não ()

Justifique a sua resposta!-----

Questão 18- *Considera que a introdução de um programa de educação cívica rodoviária no sistema do ensino escolar pode ajudar na mudança de comportamento de peões e de automobilistas nas vias públicas?*

Sim () ou Não ()

Justifique a sua resposta-----

Anexo 2 - Entrevista a entidades privadas e públicas do trânsito rodoviário

Samuel Johane Siteo, estudante do curso de Mestrado em Gestão Empresarial, pela Faculdade de Economia na Universidade Eduardo Mondlane, pretende colher dados sobre a matéria ligada segurança rodoviária para a sua dissertação, intitulada: **”A Gestão do trânsito rodoviário: Desafios enfrentados pelas autoridades competentes na fiscalicização do trânsito rodoviário – Estudo de caso da Cidade de Maputo”**,

Esta entrevista visa fins, meramente, académicos. Está garantido todo o sigilo. Assim sendo, vem por este meio solicitar a vossa colaboração sobre a matéria em epígrafe.

Entrevista ▲

Dirigida às Associações com Influência nos Programas de Prevenção Rodoviária: Associação dos Transportadores de Passageiros de Maputo (ATROMAP), Federação Moçambicana de Associação de Transporte Rodoviário (FEMATRO) e Associação das Escolas de Condução da Cidade de Maputo (AECOMA)

Dados Gerais

- Sexo: Femenino () ou Masculino ()
- Onde mora?-----
- Que idade tem?-----
- Profissão?-----
- Nome da Instituição, que representa?-----

Questões Sobre o Trânsito

1. O que é que acha, dos congestionamentos do trânsito, que se verificam na hora de ponta, do ponto de vista de ordem do trânsito, nas vias públicas? -----

2. O que acha da qualidade do movimento de peões e de veículos automóveis, pelas vias públicas? -----

3. Concorda com a ideia de que algumas violações as regras do trânsito são uma manifestação do sentimento de impunidade por parte dos automobilistas? Se sim, em que medida?-----

4. A sua organização tem dado alguma contribuição aos esforços de prevenção rodoviária? Se sim qual? -----

5. Que acha do desempenho das autoridades competentes?-----

Entrevista ■

Dirigida às Autoridades Competentes de Fiscalização do Trânsito Rodoviário: Polícia de Trânsito, Polícia Municipal, Administração Nacional de Estradas (ANE), Instituto Nacional de Transporte Terrestres (INATER) e Conselho Municipal da Cidade de Maputo (CMCM)

Questões sobre a Gestão do Trânsito

1. Acha que, as autoridades competentes do trânsito estão preparadas para gerir o trânsito rodoviário, nas actuais condições?

2. Considera que o nível de comunicação e coordenação de actividades entre as autoridades competentes do trânsito é bom? -----

3. Considera que o crescimento rápido do parque automóvel afecta a qualidade da gestão do trânsito pelas autoridades competentes? Se sim, fundamente a sua resposta! -----

Questões sobre o Papel das Policias de Trânsito e Municipal

4. Na sua opinião, o desempenho da Policias de Trânsito e da Municipal, é bom? Se não, justifique a sua resposta? -----

5. Considera que o nível da corrupção na Polícia prejudica a qualidade da fiscalização policial favorecendo, a desordem nas vias públicas? Se sim, justifica a sua -----

6. Sabe da existência de uma estratégia para combater a corrupção na Polícia? Se sim, explique de que dimensão?-----

7. Considera que, os agentes da Policias de Trânsito e da Municipal estão nos locais de ocorrência de acontecimentos do trânsito? Se não, justifique a sua resposta!-----

Entrevista C

Dirigida às Instituições com um Papel Activo na Prevenção Rodoviária: Direcção da Educação (DECM), Hospital Central (HCM), Empresa Moçambicana de Seguros (EMOSE) e Tribunal Judicial na Cidade de Maputo (TJCM).

Questões sobre a Segurança Rodoviária

8. Considera que as estradas e sinalização rodoviária da Cidade de Maputo, garantem uma boa qualidade circulação automóvel? Se não, justifique a sua resposta!-----

9. Consiedera, que a escassez de parques públicos de estacionamento de viaturas na Cidade de Maputo, afecta negativamente a organização do trânsito rodoviário? Se sim, Justifique!-----

10. Considera, que as campanhas de sensibilização de prevenção rodoviária têm surtido algum efeito, na mudança de atitudes de peões e automobilistas? Se sim, em que medida!-----

11. Considera, que o programa de educação cívica rodoviária aos peões e automobilistas devia começar da escola com o envolvimento da família e da comunidade? Se sim, Justifique a sua resposta!-----

12. Considera, que a legislação sobre o trânsito é eficaz para os actuais problemas do trânsito rodoviário? Se não, justifique a sua resposta!-----

13. Acha que, um agravamento das medidas punitivas ajudaria a retrain a actual tendência para transgredir as regras do trânsito rodoviário por parte de alguns condutores? Se sim, justifique a sua resposta!-----

14. Existe uma estratégia sobre a segurança rodoviária? Se sim, de que dimensão?-----

O Comportamento dos Protagonistas do Trânsito.

15. O que acha sobre a responsabilização do peão pelo mau procedimento, nas vias públicas, tomando em conta o seu maior envolvimento nos acidentes de viação?-----

16. Na sua opinião, qual é o tempo ideal para a formação de um condutor maduro capaz de exercer uma condução segura nas vias públicas?-----

Anexo 3 – Tabelas dos questionários

Questões aos peões

Questão 1- Acha que os congestionamentos, que se verificam nas vias públicas contribuem para uma desordem nas vias públicas?

Tabela 1

Peões	Respostas		
	Sim	Não	Não Sabe
Mulheres	<i>113</i>	<i>69</i>	<i>5</i>
Homens	<i>77</i>	<i>40</i>	<i>0</i>
Total	190	109	5

Questão 2- Considera que as violações as regras do trânsito são uma manifestação do sentimento de impunidade por parte dos automobilistas?

Tabela 2

Peões	Respostas		
	Sim	Não	Não Sabe
Mulheres	99	81	7
Homens	15	69	2
Total	150	150	9

Questões aos automobilistas

Questão 3- Considera o suborno e a extorsão, as formas de corrupção mais comuns e visíveis da na polícia?

Tabela 3

Automobilistas	Respostas		
	Sim	Não	Não Sabe
Amadores	90	94	4
Profissionais	40	9	0
Total	290	252	4

Questão 4- *O nível actual de corrupção na Polícia afecta a qualidade da fiscalização policial?*

Tabela 4

Amadores	Respostas		
	Sim	Não	Não Sabe
Amadores	101	37	0
Profissionais	79	20	0
Total	180	57	0

Questão 5- *Tem conhecimento da existência de uma estratégia de combate a corrupção na Polícia?*

Tabela 5

Amadores	Respostas		
	Sim	Não	Não Sabe
Amadores	55	83	0
Profissionais	30	69	0
Total	85	152	0

Questão 6- Considera que a Policia de Trânsito e Municipal tem estado presentes nos locais de ocorrência de congestionamentos e acidentes de viação?

Tabela 6

Automobilistas	Respostas		
	Sim	Não	Não Sabe
Amadores	54	84	0
Profissionais	36	63	0
Total	90	147	0

Questões aos agentes da polícia

Questão 7- Acha que a qualidade do movimento de peões e de veículos automóveis, nas vias públicas, é boa?

Tabela 7

Agentes da Polícia	Respostas		
	Sim	Não	Não Sabe
PT	20	58	0
PM	8	17	0
Total	28	75	0

Questão 8- Considera que as campanhas de sensibilização de prevenção rodoviária têm resultado em alguma mudança no comportamento dos peões e automobilistas?

Tabela 8

Agentes da Polícia	Respostas		
	Sim	Não	Não Sabe
PT	57	21	0
PM	20	5	0
Total	77	26	0

Questão 9- Considera que a legislação sobre o trânsito é eficaz para os actuais problemas do trânsito rodoviário.

Tabela 9

Agentes da Polícia	Respostas		
	Sim	Não	Não Sabe
PT	30	43	5
PM	9	13	3
Total	39	56	8

Questão 10- *Concorda que a agravação das medidas punitivas ajudaria a retrain actual tendência transgredir as regras do trânsito rodoviário por parte de alguns condutores?*

Tabela 10

Agentes da Polícia	Respostas		
	Sim	Não	Não Sabe
PT	55	23	0
PM	18	7	3
Total	73	30	3

Questão 11- *Considera que a introdução de um programa de educação cívica rodoviária no sistema do ensino escolar pode ajudar na mudança de comportamento de peões e de automobilistas nas vias públicas?*

Tabela 11

Agentes da Polícia	Respostas		
	Sim	Não	Não Sabe
PT	56	20	2
PM	15	10	0
Total	71	30	2

Questões sobre a Gestão do Trânsito Rodoviário

Questão 12 *Considera que as autoridades competentes do trânsito estão preparadas para gerir o trânsito rodoviário, nas condições actuais?*

Tabela 12

Total dos Inquiridos		Respostas		
		Sim	Não	Não Sabe
Peões	Z. Urbana	79	104	4
	Z. Suburbana	59	63	0
Automobilistas	Amadores	58	77	3
	Profissionais	33	64	2
Total		229	308	9

Questão 13- *Considera que a actual estratégia para escoar o trânsito no período de manhã pelas principais estradas, que dão acesso a Cidade de Maputo, é correcta?*

Tabela 13

Total dos Inquiridos		Respostas		
		Sim	Não	Não Sabe
Peões	Z. Urbana	106	69	4
	Z. Suburbana	71	49	2
Automobilistas	Amadores	98	54	0
	Profissionais	65	20	0
Total		340	192	6

Questão 14- Considera que a comunicação e/ ou coordenação de actividades entre as autoridades competentes do trânsito influencia na qualidade de gestão do trânsito?

Tabela 14

<i>Total dos Inquiridos</i>		<i>Respostas</i>		
		<i>Sim</i>	<i>Não</i>	<i>Não Sabe</i>
<i>Peões</i>	<i>Z. Urbana</i>	<i>98</i>	<i>83</i>	<i>6</i>
	<i>Z. Suburbana</i>	<i>75</i>	<i>47</i>	<i>0</i>
<i>Automobilistas</i>	<i>Amadores</i>	<i>111</i>	<i>41</i>	<i>0</i>
	<i>Profissionais</i>	<i>59</i>	<i>22</i>	<i>4</i>
<i>Total</i>		<i>343</i>	<i>193</i>	<i>10</i>

Questão 15- Acha que, o crescimento rápido do parque automóvel tem algum impacto na qualidade da gestão do trânsito pelas autoridades competentes?

Tabela 15

Total dos Inquiridos		Respostas		
		Sim	Não	Não Sabe
Peões	Mulheres	102	80	5
	Homens	60	56	6
Automobilistas	Amadores	78	53	7
	Profissionais	53	39	7
Total		293	228	25

Questões sobre a segurança rodoviária

Questão 16- *Considera que as condições de estradas e de sinalização rodoviária da Cidade de Maputo influenciam na circulação automóvel?*

Questão 16

Total dos Inquiridos		Respostas		
		Sim	Não	Não Sabe
Peões	Z. Urbana	55	132	0
	Z. Suburbana	48	74	0
Automobilistas	Amadores	61	77	0
	Profissionais	37	62	0
Agentes da Polícia	Trânsito	59	19	0
	Municipal	16	9	0
Total		276	373	0

Questão 17- *Considera que, o peão usa de forma consistente, os mecanismos de proteção existentes, nas vias públicas?*

Questão 17

Total dos Inquiridos		Respostas		
		Sim	Não	Não Sabe
Automobilistas	Amadores	38	100	0
	Profissionais	27	72	0
Agentes da Polícia	De Trânsito	14	64	0
	Municipal	11	14	0
Total		90	250	0

Questão 18- *Considera que, o tempo de formação de condutores nas escolas de condução é suficiente para se ter um condutor bem habilitado?*

Tabela 18

Total dos Inquiridos		Respostas		
		Sim	Não	Não Sabe
Peões	Z. Urbana	45	93	0
	Z. Suburbana	53	69	0
Agentes da Poícia	De Trânsito	14	64	0
	Municipal	10	15	0
Total		122	241	0

Anexo 4 - Imagens fotográfica



Foto-1.: A imagem abaixo documenta o cenário de escassez de parques de estacionamento e de circulação. A imagem a esquerda documenta a situação da Avenida Eduardo Mondlane a esquina com a Avenida Guerra Popular, junho de 2012. e a direita reporta o caos no estacionamento de viaturas na rua Joaquim Lapa, na baixa da Cidade de Maputo, Abril de 2012.



Foto 2: Cenário documentando um processo de travessia de peões na Avenidas 25 de Setembro (foto em cima) e na Avenida Eduardo Mondlane em baixo, em Abril de 2012.



Imagem 3 (c): Cenário retratando um acidente de viação ocorrido, na Rua Gago Coutinho (Cidade de Maputo), em Abril de 2008, e os agentes a tomarem a ocorrência. Fonte: Departamento de Trânsito do Comamndo da PRM da Cidade de Maputo.



Foto 4: Imagem ilustrativa do acidente recentemente ocorrido em na Estrada Nacional no 1, em Fevereiro de 2010.



Foto 5: Cena de travessia de peões e trânsito de veículos na Avenida 25 de Setembro e Avenida Samora Machel, na Baixa da Cidade

Apêndice 1 - Plano de observação dos acontecimentos do trânsito rodoviário

Nome do Observador.....

Assunto (Tema da Observação).....

Objectivos do Trabalho

- 1)
- 2)
- 3)
- 4)

Locais escolhidos para a observação

- 1)
- 2)
- 3)
- 4)
- 5)
- 6)
- 7)

Descrição do tipo dos objectos a observar

- a) Condutores
- b) Peões (crianças ou idosos principalmente)
- c) Ciclistas e “tchovas xitadumas”
- d) Agentes da polícia e outros funcionários envolvidos no trabalho de fiscalização do trânsito

Tipo de actividades

- 1) Observação ocular
- 2) Filmagem
- 3) Fotografia
- 4) Registo de acontecimentos

Prazo: 30 dias

Observações sobre o decurso do trabalho

.....

.....

Data: / /2013

Horas: h ms s

Apêndice 2 - Acto e técnicas de observação directa dos acontecimentos do trânsito rodoviário

Com objectivo de dar maior suporte a informação dada ao longo da Revisão Literária da presente Dissertação, e porque a observação directa constitui é, grosso modo, um dos principais métodos de recolha de informação para um trabalho de investigação. Com efeito elaborou-se o presente guião e a técnica de fichas de registo de objectos observados.

Para tal as fichas de observação contêm os seguintes itens:

- Nome do observador;
- Tipo do objecto observado (condutor, peões, agentes da polícia e/ ou funcionários de outras entidades em plena actividade) no campo da observação;
- Tema (assunto escolhido do dia) da observação;
- Local escolhido para a actividade (avenidas ou ruas de maior interesse para o registo dos acontecimentos rodoviários);
- Data e hora que registam maior volume de tráfego;
- Registo de todos eventos observados pertinentes para o presente estudo;

Assim sendo, organizou-se a presente ficha de observação que contempla os seguintes elementos ou objectos essenciais para este trabalho:

**Comportamento dos condutores e peões nas vias públicas (qualidade de condução)
no que diz respeito a:**

1.1. Manobras de ultrapassagem-----

- a) Observa-se todos os requisitos para se iniciar a manobras?-----
- b) Respeita-se o lado permitido para se efectuar a manobra?-----
- c) No de ultrapassar aumenta a velocidade?-----
- d) Ao retomar a mão calcula-se o espaço entre o seu e o veículo ultrapassado?-----

1.2. Prioridade-----

- a) Os condutores dão prioridade aos peões?-----
- b) Observa-se de um modo geral as regras de prioridade nos cruzamentos segundo regras do código da estrada?-----
- c) Os condutores respeitam o direito de prioridade nas passagens estreitas?-----

1.3. Paragem e estacionamento de veículos-----

a) Os condutores ao parar ou estacionar encostam ao máximo a berma da estrada conforme preceituado no código da estrada?-----

b) É permitido o abandono de veículo no meio da faixa de rodagem bastando accionar o dispositivo luminoso de emergência?-----

c) Os condutores respeitam ou não os sinais luminosos?-----

d) Respeitam os sinais gráficos de obrigação e de proibição?-----

1.4. Velocidade-----

- a) Os condutores respeitam o limite da velocidade?-----
- b) Em que momentos e locais os condutores abusam da velocidade?-----

- c) Quem são os condutores, sexo, idade, experiência na condução automóvel e origem social?-----

1.5. Peões-----

- a) Fazem uso de passadeiras?-----
- b) Como se comportam no acto de travessia das vis públicas?-----
- c) O que motiva o comércio informal a usar frequentemente as faixas de rodagem mesmo reconhecendo o risco que tal acarreta?-----
- d) Quais são os utentes da estrada (neste grupo de peões em termos de idade, sexo, extracto social) difíceis de lidar com eles?-----

Trabalho das autoridades competentes

1. Polícia

- a) Regulação do tráfego nos cruzamentos e momentos de pico?-----
-----;
- b) Controlo de velocidade, controlo de alcoolemia e controlo do estado técnico dos veículos?-----;
- c) Actuação contra os violadores das regras de trânsito em campanhas de “Road-Blocks”, controlo de velocidade ou de alcoolemia?-----
-----;

d) Campanhas de educação cívica e na assistência aos cidadãos na travessia das estradas?-----;

2. Instituto Nacional de Viação (INAV), Administração Nacional de Estradas ANE) e Conselho Municipal da Cidade de Maputo CMCM)

a) Fiscalizam as actividades de reparação e manutenção rotinas das estradas, colocação da sinalização?-----;

b) Avaliam o comportamento dos condutores, a qualidade da condução que exercem nas estradas?-----
-----;

c) Avaliam o peso das leis (se estão ou não ajustadas a realidade actual)?-----;

Estado de infra-estruturas rodoviárias

1. Estradas

a) Estão em boas condições de transitabilidade?-----;

b) Estão ou não em altura de acomodar o actual volume de tráfego?----
-----;

c) Avaliar a sobrecarga das poucas vias que servem de desvio de tráfego na hora do pico-----;

2. Parques de estacionamento

a) Avaliar a capacidade de acomodação dos que existem -----;

- b) Avaliar o impacto dos estacionamento dos veículos nas vias públicas fora dos parques-----;

3. Sistema de sinalização

- a) Avaliar o funcionamento da sinalização luminosa nos cruzamentos de avenidas muito movimentadas na hora da ponta-----;
- b) Avaliar o trabalho dos sinaleiros em cruzamentos não-semaforizados na hora do pico do tráfego-----
-----;

4. Passadeiras de peões

- a) Avaliar o uso das passadeiras pelos peões-----
-----;
- b) Avaliar o processo de travessia de peões em locais onde não existem passadeiras quais sejam: junto aos mercados formais e informais, junto as escolas, hospitais, locais de culto e outros)-----
-----;

Focos de acidentes de viação

Avaliar a possibilidade de se colocar uma sinalização sobre os locais como pontos negros como forma de reduzir os riscos dos sinistros-----
-----;

Observar cenários de acidentes em directo, podendo conversar com os envolvidos ou as vítimas para de forma directa viver o impacto negativo dos acidentes-----
-----;

Se possível observar uma sessão de julgamentos de casos que envolvem acidentes de viação e/ou encetar conversas com as vítimas internadas em alguma unidade hospitalar---

Tempo e Locais escolhidos para a observação

1. Tempo (dias da semana e horas)

De segunda a sexta-feiras; das 7H30 as 8H15; das 12H00 as 14H30; das 15H30 as 17H30 (momentos de pico do tráfego);

Sábados (das 9H00 as 14H00)

2. Locais escolhidos

Bairros: Alto-Maé, Malanga e Aeroporto (Avenidas de: Trabalho junto ao Mercado Malanga, Eduardo Mondlane, 24 de Julho, Angola, Guerra Popular na Paragem de Ponto Final, Acordos de Lusaka, Joaquim Chissano);

Bairros: Central e Baixa da Cidade (Avenidas: Karl Marx na Terminal da Ronil, Vladimir Lenine, 24 de Julho, Amílcar Cabral, Patrice Lumumba, 25 de Setembro, Rua Joaquim Lapa, nas Terminais rodoviários Anjo Voador, CFM, Mercado Central);

Bairros: Polana e Museu (Avenidas: Eduardo Mondlane, 24 de Julho, Julius Nyerere, Mao Tse Tung, Terminal Rodoviário do Museu, Paragem do Hospital Central de Maputo);

Bairros: Polana Caniço, Maxaquene, Mavalane (Avenidas: das FPLM, Mercados de Kompoone e de Xiquelene);

Bairros: Jardim e Benfica (Avenidas: de Moçambique, Terminal Rodoviário da Junta, Mercado de Benfica, Missão Roque).

MAPUTO, SETEMBRO 2013