



UNIVERSIDADE EDUARDO MONDLANE



Faculdade de Letras e Ciências Sociais

Departamento de Sociologia

**Título: Transporte Rodoviário Semi-colectivo de Passageiros “Chapa 100”:
Confrontando a norma e a prática informal nas cidades de Maputo e
Matola**

Autor:

Mário Francisco da Silva

Supervisor:

Dra. Maria Judite Chipenembe

Maputo, Junho de 2016

UNIVERSIDADE EDUARDO MONDLANE
FACULDADE DE LETRAS E CIÊNCIAS SOCIAIS

Departamento de Sociologia

**Transporte Rodoviário Colectivo de Passageiros (Chapa 100): Confrontando
a norma e a prática informal nas cidades de Maputo e Matola**

**Monografia apresentada em cumprimento parcial dos requisitos exigidos para a
obtenção do grau de Licenciatura em Sociologia na Universidade Eduardo Mondlane**

Autor:

Mário Francisco da Silva

Supervisor:

Dra. Maria Judite Chipenembe

Maputo, Julho de 2016

Monografia apresentada em cumprimento parcial dos requisitos exigidos para a obtenção do grau de Licenciatura em Sociologia na Universidade Eduardo Mondlane

Mário Francisco da Silva

Supervisor:

Dra. Maria Judite Chipenembe

Maputo, 2016

O Júri

O Supervisor

O Presidente

O Oponente

Maputo, Julho de 2016

DECLARAÇÃO DE HONRA

Eu, Mário Francisco da Silva, declaro por minha honra que o presente trabalho de fim de curso de Licenciatura em Sociologia, nunca foi apresentado para a obtenção de qualquer outro grau académico, daí que os resultados desta pesquisa constituem fruto da minha investigação pessoal, estando indicadas na bibliografia todas as fontes por mim utilizadas no decurso do trabalho de pesquisa.

(Mário Francisco Silva)

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho, aos meus pais, Francisco da Silva (em memória) e Angélica Moisés, ambos, minha maior inspiração para me tornar no homem que hoje me tornei.

AGRADECIMENTOS

Os meus agradecimentos vão em primeiro lugar para a Dra. Maria Judite Chipenembe, minha supervisora que, com os seus conselhos e suas sábias observações, muito pacientemente me indicou a melhor forma e direcção para a realização deste trabalho. Em segundo lugar, para o Dr. Jaime Basílio Monteiro, Ministro do Interior, que me proporcionou as condições necessárias para o trabalho que culminou com a presente monografia. Para o Prof. Doutor Orlando Nipassa que, para além de considera-lo meu mentor, contribuiu, igualmente com críticas que de alguma maneira contribuíram na efectivação desta monografia, para o Prof. Doutor Francisco Alar, pelos sábios conselhos e material de consulta que ajudaram na pesquisa, para os Drs. João Colaço da UEM e Samuel Johane Siteo do Misterio do Interior, pelas suas sugestões metodológicas, nas várias etapas da pesquisa, ao Vice-Comandante Geral, Comissário da Polícia José Weng San que autorizou as entrevistas com os polícias de trânsito e, por último, a todos os meus entrevistados cujos nomes não menciono por mera consideração ética, pois, sem eles não teria sido possível realizar este trabalho.

LISTA DE ACRÓNIMOS

ANE – Administração Nacional de Estradas

AMVIRO - Associação Moçambicana para as Vítimas de Insegurança Rodoviária

DOSP – Direcção da Ordem e Segurança Pública

INE - Instituto Nacional de Estatística

INEFP - Instituto Nacional do Emprego e Formação Profissional

INATER - Instituto Nacional de Transportes Terrestres

INSS - Instituto Nacional de Segurança Social

IGT - Inspeção Geral do Trabalho

MITRAB - Ministério do Trabalho

TPM - Transportes Públicos de Maputo

PT ó Polícia de Trânsito

RTA - Regulamento de Transporte em Automóvel

PRM - Polícia da República de Moçambique

OMS- Organização mundial da Saúde

Resumo

O presente trabalho analisa os factores e as motivações associados ao incumprimento das normas de trânsito formalmente estabelecidas pelos motoristas dos transportes rodoviários semi-colectivos de passageiros, os denominados "Chapa 100" nas cidades de Maputo e Matola. Recorremos a perspectiva de Max Weber, particularmente o conceito de Acção Social, o qual permitiu analisar as motivações dos agentes envolvidos no incumprimento das normas de trânsito. O grupo-alvo da pesquisa é constituído pelos motoristas e agentes fiscalizadores de trânsito (Polícia de Trânsito) nas rotas Cinema "7000" - Museu nos dois sentidos e Cinema "7000" ó "Anjo Voador", também nos dois sentidos da rota. A análise das entrevistas permitiu constatar que as práticas informais são motivadas pelos esquemas de corrupção estabelecidos entre os motoristas e os polícias de trânsito, estes últimos por encobertam as práticas informais protagonizadas pelos "chapeiros", num esquema de troca de favores. A partir da percepção ética com que encaram as normas, que em princípio, deviam concorrer para uma melhor ordem social naquele espaço de interacções sociais, os motoristas "oferecem refrescos" aos polícias de trânsito e estes, por seu turno tornam-se passíveis em relação ao comportamento desviante dos motoristas do "Chapa 100".

Palavras-chave – *Norma, Práticas Informais e Actor social*

Abstract

This research aims at exploring social perceptions about factors and motivations regarding traffic's rules formally established between drivers of public transport, the usually named by "chapa 100" and police officers in the Maputo and Matola cities. Based on Marx Weber perspective, particularly on his Social Action's concept, the study explores the meanings attributed by the drivers and agents and their motivation to go for schemes of corruption. The two groups mentioned above, are located in the route of Cinema 700 to Museu and cinema 700 to Anjo Voador, the round trip. The data analysis, based on semi- structured interviews, indicates on how the informal practices registered in the semi- public transport's activities are motivated by corruption. There are schemes established between the drivers and the traffic officer, turning it in an informal practices spearheaded by the former through the use of bribe to pay the latter. From the ethical perception of traffic rules, the drivers, whom in principle should contribute to a better social order in that space of interactions, have used their positions to collect fees in order to offset the low wages paid to them.

Keywords - *Standard, Informal practices and Social Actor*

Índice

Introdução.....	1
Capítulo I.....	4
1. Revisão de Literatura ao Problema de Pesquisa	4
2.2 - Quadro Conceptual	11
2.2.1 Actor social	12
2.2.2 Norma	12
Capítulo II í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í	15
1. Metodologia.....	15
3.1 Método de Abordagem.....	15
3.2 Método de Procedimento.....	16
3.3 Técnicas de Colecta de dados	16
3.4 Participantes da Pesquisa.....	18
Capítulo III í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í í	15
1. Apresentação, análise e interpretação de Dados.....	20
1.1 Perfil sócio-demográfico dos Entrevistados	20
1.2 Factores e motivações associados ao incumprimento das normas de trânsito.....	22
4.3 Percepções sobre a qualidade de fiscalização dos agentes de trânsito na via pública	25
4.4 Cadeia institucional de gestão da segurança rodoviária	30
Capítulo IV	34
1 - Considerações Finais.....	34

Introdução

Esta monografia tem como objectivo geral, analisar os factores e as motivações que estão associados ao incumprimento das normas de trânsito, formalmente estabelecidas, pelos motoristas dos transportes rodoviários semi-colectivos de passageiros, vulgarmente conhecidos por "Chapa 100" nas cidades de Maputo e Matola, no período que vai de Janeiro de 2014 a Dezembro de 2015.

Especificamente, o estudo procura: (i) analisar as percepções sobre a qualidade de fiscalização dos agentes de trânsito no cumprimento das normas de trânsito rodoviário (em particular de transporte rodoviário semi-colectivo de passageiros); (ii) caracterizar a forma como é feita a fiscalização rodoviária na via pública; (iii) descrever a dinâmica da cadeia institucional de gestão de segurança rodoviária, desde a emissão das cartas de condução, livretes, licenças de exploração, aplicação de multas e o seu impacto face às normas de trânsito rodoviário e do transporte público urbano.

Na presente análise o transporte rodoviário semi-colectivo de passageiros "Chapa 100" é encarado como uma realidade social. Como a soma total dos objectos e dos acontecimentos do mundo cultural e social referida por Coulon (1979:12), que de acordo com ele é vivido pelo pensamento do senso comum de homens que vivem juntos numerosas relações de interacções.

Referimo-nos, aqui, ao que se regista neste sector de actividade, desde as normas, os actores sociais, suas condutas sociais, que para nós configuram-se como uma realidade social passível de uma análise sociológica, quer para perceber a sua dinâmica, quer para identificar e compreender as estruturas dos comportamentos sociais.

Como salienta De Oliveira (2007), nesta realidade "Chapa 100", tal como em qualquer outra realidade social, encontramos indivíduos com determinadas práticas sociais, para as quais existem mecanismos de controlo social exercidos tanto pelo Estado, assim como pela Sociedade, que ao corresponderem aos sistemas legal e moral têm como objectivo, criar e manter a padronização de condutas sociais na sociedade, bem como enquadrar os membros recalcitrantes (Berger, 1986).

É em volta dos mecanismos de controlo social referidos pelos dois autores, que neste caso têm a ver precisamente com as normas de trânsito rodoviário que questionamos, como é que são

subjectivamente percebidos pelos actores sociais, como condição social para a sua validade empírica, e para determinar que os actores sociais envolvidos orientem ou não suas condutas a partir deles.

Berger & Luckman (1990) afirmam que a vida quotidiana apresenta-se como uma realidade interpretada pelos homens, e que subjectivamente dotam-na de sentido de modo a formar um mundo coerente. Neste trabalho, o nosso foco centra-se nas experiências e percepções que os actores sociais envolvidos nesta realidade têm sobre os regulamentos do trânsito rodoviário.

O desafio sociológico, para nós, configura-se no acto de procurar apurar a percepção que os motoristas dos transportes semi-colectivos de passageiros e polícias de trânsito têm sobre o meio que os circunda e, por via disso, explicar as causas que estão por detrás do incumprimento das normas, pelos primeiros, e o não sancionamento destas, pelos segundos. É este exercício que na nossa óptica confere uma relevância sociológica ao nosso estudo, sobretudo ao possibilitar a apreensão e percepção da estruturação da realidade social (Giddens 1996), que no caso vertente, é o "Chapa 100".

Este trabalho procura analisar, os factores e motivações que estão associados ao incumprimento das normas de trânsito entre os condutores dos transportes rodoviários semi-colectivos de passageiros "Chapa 100", e o que justifica a apatia dos polícias de trânsito, em sancionar as infracções deste não cumprimento.

Neste sentido, partimos da existência de duas hipóteses que explicam o fenómeno em análise: a primeira é de que a concorrência desenfreada entre os motoristas do "Chapa 100", na busca da receita diária, acrescida de uma margem do valor que é posteriormente repartido entre o motorista e seu cobrador pode estar associada a atitudes e comportamentos de risco, e, por conseguinte, ao incumprimento das regras de trânsito.

A segunda é de que existem esquemas estabelecidos entre os motoristas do "Chapa 100" e os polícias de trânsito que permitem as práticas informais dos primeiros, as quais corporizam o incumprimento das normas formalmente estabelecidas para regular a circulação rodoviária e, aos segundos, a extorsão de valores monetários (vulgo refresco) aos motoristas.

O presente trabalho está organizado em quatro capítulos. O primeiro capítulo apresenta a revisão da literatura onde desenvolvemos uma discussão em torno dos factores e motivações de

incumprimento das normas de trânsito dos transportadores semi-colectivos de passageiros. Esta discussão permite a construção do nosso problema de pesquisa. Neste mesmo capítulo trazemos o enquadramento teórico e conceptual no qual escolhemos, apresentamos e justificamos a opção pelo quadro teórico, definimos e operacionalizamos os conceitos de norma, motivações, Práticas Informais e Actor social.

No segundo capítulo apresentamos a metodologia dentro da qual definimos e justificamos a escolha dos métodos e técnicas para a realização deste trabalho; fizemos a nossa opção pela abordagem qualitativa. No terceiro capítulo apresentamos a análise, interpretação e discussão dos dados das entrevistas realizadas em (colocar o periodo/meses). O conteúdo deste capítulo é constituído pelo: Perfil sócio-demográfico dos entrevistados; Fiscalização do trânsito rodoviário na via pública; Factores e motivações associados ao incumprimento das normas de trânsito; Dinâmicas na cadeia institucional de gestão da segurança rodoviária e a sua influência na observância dos preceitos legais que dela emanam e, por último o quarto capítulo que é composto pelas considerações finais, bibliografia e anexos.

Capítulo I

1. Revisão de Literatura ao Problema de Pesquisa

Neste capítulo apresentamos a revisão de literatura que contribuiu para a formulação do nosso problema de pesquisa. Tivemos acesso a discussão sobre sinistralidade rodoviária em estudos internacionais publicados em Angola e no Brasil (Lopes, 2004, Mamani, 2005) e nacionais (Colaço, 1998; Nathan Associates Inc., 2008; Mosca, s/d; Araújo, 2010; e Manjate, 2013). Sistematizamos o debate em duas abordagens, a primeira que enfatiza as causas da sinistralidade rodoviária e a segunda a influência dos factores estruturais neste fenómeno.

Os estudos sobre os transportes rodoviários semi-colectivos, a que tivemos acessos, não explicam o que está por detrás do comportamento dos motoristas dos *Chapa 1000* e dos polícias de trânsito, dois actores-chave, dentre os abordados nesta pesquisa.

Lopes (2004), no seu estudo *Candongueiros, kinguilas, roboteiros e zungueiros – uma digressão pela economia informal em Luanda*, analisa o sector informal dos transportes públicos urbanos, enquanto uma das quatro actividades económicas de carácter informal na capital angolana. Lopes constata que o transporte público urbano realizado pelos *candongueiros* (agentes económicos informais) é feito sem o cumprimento das normas que regulam o transporte semi-colectivo de passageiros, sendo que, essa violação das normas contribui para a ocorrência de situações de riscos de segurança para os automobilistas e cidadãos em geral.

As actividades económicas informais, para Lopes, possuem um carácter estruturante, quer da economia, quer da sociedade, uma vez que asseguram a ocupação e rendimentos para agregados familiares. Entretanto, a pretensão de obter a maior receita determina frequentes comportamentos de risco, tais como a sobrelotação de viaturas, incumprimento das regras de trânsito e fraca conservação/manutenção. Igualmente, aponta ao aumento indiscriminado das tarifas e o encurtamento das rotas, que acontecem à revelia das autoridades.

Por sua vez, Mamani (2005), no artigo *A Política urbana e a questão do transporte: estudo comparativo das políticas municipais para o transporte informal em Campos* discute a urbanização não planeada como factor impulsionador da informalidade no sector dos transportes públicos urbanos no Brasil e na América Latina.

Nessa pesquisa, Mamani (2005), faz uma análise comparativa das políticas municipais de transporte dos municípios de Campos dos Goytacazes, Macaé e Rio das Ostras. Ao analisar o transporte informal, observa de que forma estas políticas rompem ou perpetuam o padrão histórico das cidades brasileiras, uma vez que este padrão assenta na predominância das empresas sobre o Estado e na produção da imobilidade relativa dos pobres.

A partir de três eixos, designadamente, urbanização, mobilidade e acessibilidade, este autor analisa as políticas de transportes no Norte Fluminense e constata que os estudos que têm sido levados a cabo à volta do transporte informal, não tomam em consideração a relação que este sector tem com o crescimento ou extensão urbana, apesar de esta existir desde o início da urbanização moderna e formação de cidades.

Nas suas análises o autor tomou como ponto de partida, não somente o Brasil, mas também alguns países da América Latina onde as políticas de urbanização não contemplaram a questão do transporte público urbano. Esse facto fez com que o transporte semi-oficial ganhasse maior expressão no sentido de colmatar a incapacidade que o Estado têm de prover um serviço adequado de transporte de passageiros.

Mamani (2005), inspirado pelo conceito de mobilidade em Santos (1990) e Castells (1978), constata a importância deste serviço nas metrópoles brasileiras, salientando que a urbanização rápida sem o devido planeamento faz com que o sector informal de transporte garanta acessibilidade a diferentes zonas, não apenas no contexto de formação de cidades, mas, também, no que concerne a realização de actividades económicas e/ou fins residenciais.

No contexto moçambicano analisamos quatro trabalhos que se debruçam sobre o transporte público urbano, nomeadamente, Colaço (1998), em *“Mentalidade Chapa 100 na Cidade de Maputo”*, Nathan Associates Inc. (2008) *“Proposta de Política dos Transportes Urbanos para Moçambique”*, e Mosca (s/d) na pesquisa *“Pobreza, economia “informal”, informalidades e desenvolvimento”*, e Araújo (2010) em *“Estudo do funcionamento dos transportes públicos em Maputo e desenvolvimento de acções de melhoria”*.

Colaço (1998) ao analisar as acções e interacções que ocorrem nos transportes rodoviários semi-colectivos de passageiros, vulgo *“Chapa 100”*, destaca a existência de uma maneira de ser e estar própria daquele meio social, à qual o autor designou de *“mentalidade chapa 100”*, que de acordo com ele, congrega vários elementos que estruturam as interacções entre as várias categorias de

actores sociais ali envolvidos, com destaque para os *õchapeiros*” e respectivos utentes. No seu estudo, o autor centrou as suas análises nas condutas sociais e nas experiências que os sujeitos têm sobre os transportes semi-colectivos de passageiros na Cidade de Maputo, para concluir que o elemento mais importante que caracteriza a referida mentalidade *õChapa 100õ*, é a relação de poder e submissão que se desenvolve entre os motoristas e cobradores, e os passageiros. Nesta base, de acordo com o autor, os primeiros desenvolvem estratégias e recursos que lhes confere um poder ilimitado para com os passageiros, e estes resignam-se a este poder, numa atitude que segundo ele, configura uma estratégia de sobrevivência.

A pesquisa realizada pela Nathan Associates Inc. (2008) visava identificar as melhores políticas para um serviço de transportes urbanos de qualidade a baixo custo, na cidade e província de Maputo, como forma de produzir recomendações a curto, médio e longo prazo, para a capital e outras grandes cidades de Moçambique, como a Beira e Nampula.

Os resultados desta pesquisa indicaram que as políticas de transporte urbano que vigoravam na Cidade de Maputo nessa altura, não respondiam às reais necessidades do público pelo facto de não garantir um serviço eficaz, adequado e fiável. Outrossim, o mesmo estudo indica que o serviço decorrente dessa política de transportes, para além de ser irregular, acarretava prejuízos elevados ao Governo devido ao estado obsoleto do seu parque automóvel.

Nathan Associates Inc. (2008) demonstrou também, que o serviço de transporte público na Cidade de Maputo é assegurado pelo sector informal, visto que, com a decadência dos serviços da empresa Transportes Públicos de Maputo (TPM), o sector privado emergiu como uma alternativa, pois, este apresentava uma frota maior de viaturas, pese embora o facto de se encontrar fragmentado, desorganizado e a funcionar sem obedecer aos regulamentos.

Mosca (2010), outro autor arolado, discute no seu estudo, a economia informal como factor de reprodução da riqueza e da pobreza. Neste artigo, ele analisa as relações de natureza económica, jurídica, social ou burocrática que não são formalmente reguladas, mas que no entanto fazem parte das regras de funcionamento da sociedade, dentre as quais, o comércio informal, os transportes públicos urbanos e a economia camponesa.

Especificamente, ao analisar o funcionamento dos transportes públicos urbanos na Cidade de Maputo, Mosca (2010) enquadró a actividade realizada pelos semi-colectivos de passageiros no campo informal, afirmando ser o Estado, o responsável pela sua criação, quer por incapacidade

de prover um serviço de qualidade, quer por consentimento ou promiscuidade, ou ainda por falta de alternativas à sua configuração.

Mosca (2010) associa a informalidade dos transportes rodoviários semi-colectivos de passageiros à ausência ou ao não cumprimento de normas. De acordo com este mesmo autor, todas as tentativas encetadas pelo governo no sentido de regular e/ou modernizar este sector de actividade depararam-se com fortes resistências e, por se tratar duma área de grande sensibilidade política e social, o Estado tornou-se dela prisioneiro.

O autor conclui que nos transportes rodoviários semi-colectivos, as formalidades e a informalidade se misturam numa combinação que procura otimizar o lucro, fugir das regras e ao pagamento de impostos; fugir à prestação de um serviço de qualidade ao público e, em última análise, criar condições de corrupção e de promiscuidade entre os operadores e agentes de autoridade, assim como no relacionamento entre empresários e empregados. Neste sentido, Mosca afirma a necessidade de transformar o sector informal, através de mecanismos de mercado, no que diz respeito a qualidade, regulamentação e fiscalização para que se torne integrante de uma estratégia de serviços de transportes urbanos.

Constatações semelhantes encontraram-se em Araújo (2010). Para este autor, o serviço de transporte público prestado em Maputo é ineficaz, inadequado e, a relação custo/eficiência é fraca. A maior parte das viaturas usadas é inadequada para o fim a que se destina. Encontra-se em mau estado de conservação e a sua condução também é má. Com efeito, Araújo descreve o serviço de transporte público na cidade e província de Maputo como um serviço pobre para pessoas pobres, para além de ser insustentável na medida em que se não forem tomadas medidas drásticas em breve, a capacidade do sistema irá baixar, a qualidade do serviço prestado irá deteriorar-se e os custos aos utentes irão aumentar.

Araújo (2010) refere igualmente que o transporte público de passageiros em Maputo é sem dúvida um serviço com muitas limitações e pontos problemáticos. O transporte urbano em Maputo encontra-se de facto numa situação complicada e entrou, há já algum tempo num círculo vicioso, que alimenta um clima de tensão entre todas as entidades envolvidas. Afirma ainda o autor que, por um lado os utentes estão descontentes com o serviço prestado e que eles se opõem a qualquer tentativa de aumento das tarifas. E por outro, que o congelamento da tarifa deteriora a rentabilidade dos operadores, os quais se vêm na necessidade de cortar na manutenção dos

veículos e a de encurtar as rotas. Daqui resulta uma deterioração cada vez maior do serviço prestado e a perpetuação da situação. A volatilidade do preço do combustível torna ainda mais instável este frágil equilíbrio.

Por último, o autor afirma que a situação actual dos transportes públicos urbanos é de profundo descontentamento de todos intervenientes. A este nível Araújo recomenda que a relação entre os utentes e os operadores públicos e privados deveria ser fiscalizada pelo governo, mesmo apesar do facto deste encontrar-se limitado e refém do monopólio que os *Chapasos* detêm e que, em caso de greve, lhes permitiria paralisar quase completamente a cidade de Maputo. Apesar de cada interveniente estar apenas preocupado em salvaguardar os seus próprios interesses, esta fiscalização pode ser também a oportunidade de programar mudanças radicais no transporte público urbano que permitam as melhorias duradouras de que Maputo carece.

Os estudos apresentados acima, reflectem as abordagens dominantes sobre o sector do transporte publico e em particular o transporte rodoviário semi-colectivo de passageiros. Este roteiro bibliográfico demonstra que o sector de transporte informal floresce em consequência da fragilidade do Estado em prover um serviço adequado às necessidades de mobilidade das populações desfavorecidas, bem como em regular o seu funcionamento.

O que é comum nas pesquisas acima é o facto de concordarem em que o transporte público urbano informal está associado ao crescimento e expansão urbana, destituído de infraestruturas sociais básicas como escolas, hospitais e um serviço de transporte. Em outras palavras, o transporte público informal representa uma forma de anarquia e oportunismo reforçados pela fragilidade do Estado.

Tanto Mamani (2005) e Lopes (2004), quanto os estudos realizados em Moçambique, comungam a mesma visão no que concerne às práticas informais no transporte rodoviário semi-colectivo de passageiros, sobretudo, ao enfatizarem a sua fuga no que concerne à observância dos requisitos legais para o exercício da sua actividade.

Mosca (2010), por exemplo, chegou a considerar que as formalidades e a informalidade no transporte público urbano misturam-se numa combinação que procura otimizar o lucro, fugir ao cumprimento das regras e à prestação de um serviço de qualidade ao público, para além de criar condições de corrupção e de promiscuidade entre os *chapeiros* e os agentes de autoridade.

A visão de Mosca (2010) é corroborada por Nathan Inc. (2008) quando este afirma que, em Moçambique, o sector privado dos serviços de transportes públicos está fragmentado e desorganizado e só consegue funcionar desobedecendo aos regulamentos. Portanto, em nossa opinião, esta base bibliográfica será fundamental para enformar o nosso estudo, porque duma maneira ou doutra, os autores acima demonstram a predominância da informalidade nos sistemas de transporte público de passageiros, pese embora o facto de tais informalidades reproduzirem-se de maneiras diferentes, já que cada caso é um caso.

Em face destes posicionamentos, a nossa pesquisa parte dum argumento principal, de que no transporte rodoviário semi-colectivo de passageiros, vulgo "Chapa 100", ocorre um fenómeno que se traduz na eclosão de práticas informais que substituem as normas formalmente estabelecidas para regular o trânsito rodoviário e o transporte semi-colectivo de passageiros, cujas características são a violação sistemática ao código de estradas (Decreto-lei n.º 1/2011), de 23 de Março.

Apesar da inegável importância do seu papel na vida das pessoas, os transportes rodoviários semi-colectivos de passageiros acarretam consigo maiores problemas de cariz social, decorrentes da concorrência desenfreada com que esta actividade é praticada, concorrência essa que, por um lado, na maioria das vezes é a principal causa dos acidentes de viação com consequências nefastas para a vida das pessoas e bens materiais.

Por outro lado, é esta mesma concorrência desenfreada que propicia a eclosão de normas informais, não do ponto de vista de pluralismo jurídico, descrito por autores como Jayme (2003), Araújo (2004) e Buchili (2006), como coexistência harmoniosa de várias ordens jurídicas, e sim, à informalidade que de acordo com Chabal e Daloz (1999), configura o oposto de uma situação regida por regras e princípios formais, claros e institucionalizados.

É caso para afirmar que as diferentes perspectivas e abordagens em torno do nosso problema de pesquisa demonstram sobremaneira a sua complexidade, afinal, por detrás da sequência aparentemente accidental dos acontecimentos, encontram-se as causas mais profundas que os explicam (Aron, 2002). Visto a Sociologia estudar os fenómenos sociais enquanto problemas sociais, isso faz com que a nossa expectativa seja a de desvendar os factores que estão associados às práticas de risco nos transportes rodoviários semi-colectivos de passageiros.

Identificamo-nos com a abordagem de Mabunda e Nhamire (2014), segundo a qual, em Mocambique, o debate sobre a sinistralidade rodoviária ignora, completamente, a corrupção institucionalizada nas entidades responsáveis pela formação, regulação, fiscalização, tais como escolas de condução, Instituto Nacional de Transportes Terrestres (INATTER), Polícia de Trânsito, Polícia Municipal, Ministério da Saúde e as instituições vocacionadas para a inspecção de viaturas.

Outrossim, entendemos que mais do que uma questão técnica e jurídica de cumprimento de regras de trânsito, o problema social reside nas diferentes ideologias e racionalidades que justificam comportamentos de risco no transporte rodoviário semi-colectivo de passageiros.

2. Enquadramento Teórico e Conceptual

2.1 Quadro teórico

Neste subcapítulo apresentamos o quadro teórico que fundamentou o trabalho e que serviu de base para a interpretação do fenómeno da sinistralidade rodoviária envolvendo o "Chapa 100".

Para a interpretação do fenómeno em análise recorreremos a perspectiva de Weber (1991) sobre a Acção Social, a qual defende o pressuposto de que a explicação causal das acções sociais deve ser compreendida a partir dos significados subjectivamente atribuídos pelos indivíduos. É com base neste pressuposto que partimos da ideia segundo a qual o incumprimento das normas de trânsito que se regista nos transportes rodoviários semi-colectivos de passageiros, mais conhecidos por "Chapa 100" é uma acção social que tem significados subjectivos, intrínsecos aos agentes directamente envolvidos (motoristas e polícias de trânsito).

Partimos da base teórica deste autor, por ela rejeitar, a priori, qualquer determinismo explicativo do fenómeno ligado a práticas informais na via pública, pois ao optarmos por esta teoria procuramos compreender antes de mais, o sentido e os valores nas acções dos agentes envolvidos, descartando desse modo as causas e pressões externas (Weber, 1991).

A maioria de estudos sobre a sinistralidade rodoviária como uma das principais consequências do incumprimento das normas de trânsito, procura explicações deterministas, e por essa via acabam convergindo em análises quantitativas, visto centrarem-se em factores externos aos indivíduos (velocidade, condução sob efeito do álcool). Neste trabalho recorreremos à teoria de

Weber, visando superar as perspectivas da maioria desses estudos, por na nossa opinião se revelarem superficiais e pré-determinados na explicação de fenómenos sociais.

Ao conceber a sociologia como uma ciência que interpreta e explica a acção social, o autor desenvolveu uma teoria compreensiva e interpretativa, cujo objectivo é explicar a acção dos indivíduos, do ponto de vista das suas causas, seu desenvolvimento e efeito. Para o efeito, Weber (1991) procurou construir um esquema interpretativo fundamentado na neutralidade axiológica, construindo ciência social sem pressupostos, cujo ponto de partida é o indivíduo.

De acordo com este autor, a acção social enquanto objecto da sociologia estrutura-se em quatro tipos, designadamente: Acção Afectiva, quando o indivíduo age por emoções e sentimentos sem levar em consideração os meios ou fins a atingir; Acção Tradicional, quando o indivíduo age por hábitos e costumes arraigados na sociedade; Acção Racional com Relação a Valores, quando o indivíduo age na medida em que crê na legitimidade intrínseca de um comportamento, independente da validade que tenha para a sociedade, nos valores de seu íntimo pensando por si mesmos sem se importar com a opinião da sociedade e; Acção Racional com Relação a Fins, quando o indivíduo age por um objectivo previamente definido e traça os meios necessários e adequados para atingir tais objectivos que deseja (Weber, 1991:176).

Tendo em conta os tipos de acção social acima expostos, não descartamos a possibilidade de qualquer dos tipos servir de base para a compreensão dos significados subjectivos que os agentes atribuem às suas acções, que no caso em apreço é o incumprimento das normas de trânsito e/ou o não sancionamento pelos motoristas do "Chapa 100" e polícias de trânsito, respectivamente. Portanto, o conceito de Acção Social de Weber permite identificar as acções sociais concretas que motivam os agentes envolvidos na sinistralidade rodoviária, tendo em conta um quadro operacional de categorias em que há maior possibilidade de se delimitar a acção social daqueles.

2.2 - Quadro Conceptual

Durante a revisão bibliográfica identificamos três conceitos-chaves que consideramos importante para a compreensão do nosso objecto de estudo, nomeadamente, a saber: Actor Social, Norma e Práticas Informais.

2.2.1 Actor social

Touraine (1998) define o actor social a partir da sua relação com o *ö*outro*ö*. Para este autor, actor social é um indivíduo engajado em relações concretas, profissionais, económicas, mas também igualmente ligado à nacionalidade ou género, e que procura aumentar a sua autonomia, controlar o tempo e as suas condições de trabalho ou de existência.

Ainda de acordo com este mesmo autor, o actor social é definido a partir da sua relação com a rigidez e coercividade das instituições sociais nas quais os indivíduos encontram-se inseridos, porque é nesta dimensão que as acções e os comportamentos dos indivíduos estruturam-se e orientam-se, assim como a partir do seu inconformismo com tais normas e/ou instituições.

Para Touraine (2000) o inconformismo com as normas e/ou instituições define o actor social. Segundo ele, o actor social não é aquele que simplesmente se conforma com as normas e valores duma determinada sociedade ou instituição social, mas sim, aquele que por um lado age em referência a si próprio e por outro, possui a capacidade de manter a sua autonomia ou identidade.

No caso vertente, os motoristas envolvidos no transporte rodoviário semi-colectivo de passageiros e os agentes oficiais de fiscalização de trânsito devem ser encarados como actores sociais. Ao transgredir e/ou não penalizar as transgressões, não agem apenas em conformidade com o lugar que ocupam na organização social. Agem como indivíduos que, *ö*procuram modificar o meio ambiente e/ou sobretudo social no qual estão inseridos, ao constatar que a sua auto-estima, sua criatividade e seus interesses estão ameaçados pelas instituições e respectivas normas*ö* - (Touraine, 2000:220).

2.2.2 Norma

Bobbio (2001) define a norma, seja ela social ou jurídica, como uma preposição que tem a finalidade de influenciar o comportamento de indivíduos e de grupos. Este autor afirma que a norma é uma preposição cuja finalidade é *ö*dirigir as acções dos indivíduos e dos grupos rumo a certos objectivos aos invés de rumo a outros*ö* ó (Bobbio, 2001:26).

De acordo com este mesmo autor, a vida dos indivíduos desenvolve-se num mundo de normas, onde apesar de estes acreditarem serem livres, na verdade estão envoltos numa rede espessa de

regras de conduta que, desde o nascimento até a morte, dirigem as suas acções nesta ou naquela direcção. Neste sentido, a norma, segundo ele, determina as acções permitidas e não permitidas.

Neves (2003) afirma a este mesmo respeito, que o homem em sociedade, não pode viver sem a observância de normas de conduta que regulam a sua convivência com os demais, porque segundo ele, o homem é um sujeito de direitos e obrigações, ou seja, uma personalidade jurídica.

Assim, o conceito que nos é proposto por Neves (2003) ajudar-nos-á a perceber, qual é o sentido e espírito da norma, e desse modo aferirmos sobre os factores que motivam o comportamento dos motoristas envolvidos no transporte rodoviário semi-colectivos de passageiros (Chapa 100) e/ou dos agentes oficiais de fiscalização rodoviária, face aos dispositivos legais que regulam aquele sector de actividade.

2.2.3 Práticas Informais

Para Schick (1998: 127), o conceito de práticas informais define as acções que se situam entre o mundo legal e o ilegal, isto é, acções que são desenvolvidas num espaço que o autor designa de ãuma área nebulosa que estabelece uma ténue fronteira entre o mundo legal e o ilegal, para onde os indivíduos se refugiam, quando o custo de obedecer a lei supera os benefícios.

Chabal & Daloz (1999), definem as práticas informais, a partir de quatro perspectivas analíticas sobre as formas de governação, nomeadamente, neopatrimonial, hibridismo, de rejeição e instrumentalização política da desordem, cujo denominador comum é a informalidade. Por exemplo, na perspectiva neopatrimonial, estes autores olham para o Estado como sendo simultaneamente ilusório e substancial, pelo facto de, por um lado o seu modus operandi ser essencialmente informal, facto que faz com que o Estado de Direito seja aplicado de maneira fraca e, por outro, a capacidade de implementar políticas públicas ser limitada.

Quah (1999), na sua definição, associa as práticas informais à corrupção, ao afirmar, por exemplo, que os baixos salários são, dentre os vários factores, o maior incentivo para a corrupção. Segundo este autor, ão indivíduo é susceptível de cometer um acto de corrupção se lhe é pago um salário baixo, desde que se encontre favorecido pelas oportunidades de corrupção, ou ainda, se ele perceber um baixo risco na corrupção, porém, com maiores recompensas (Quah, 1999: 72).

Entretanto, para a prossecução dos nossos objectivos, a definição de Schick (1998), se apresenta como a mais adequada para explicar o fenómeno que ocorre no õChapa 100ö, cujos protagonistas directos são os motoristas dos semi-colectivos de passageiros e polícias de trânsito.

CAPITULO II

1. Metodologia

O método é definido como conjunto de procedimentos intelectuais e técnicos adoptados para se atingir o conhecimento (Gil, 1995:27). Procura garantir a objectividade necessária ao tratamento dos factos sociais, oferecendo normas gerais destinadas a estabelecer a ruptura dos objectos científicos com o senso comum.

No presente estudo usamos o método fenomenológico, com base nos processos subjectivos. O pressuposto fundamental deste método é de avançar para os factos e fenómenos sociais, encarados diante da consciência dos indivíduos, na medida em que estamos a analisar os factores e motivações que estão por detrás do incumprimento das normas de trânsito pelos motoristas do Chapa 100 através das suas manobras irregulares e o seu não sancionamento pelos polícias de trânsito.

Trata-se de um método que, de acordo com Bernarde (1991), parte da crença de que as verdades essenciais acerca da realidade social são baseadas na experiência vivida, ou seja, no que os participantes vivem, percebem, pensam e sentem nas suas vivências. Enquanto método qualitativo, a fenomenologia tem também a capacidade de incorporar a questão do significado e intencionalidade, como inerentes aos actos, às relações, e às estruturas sociais, estas últimas, tomadas tanto no seu advento quanto na sua transformação, como construções humanas significativas (Minayo (1996).

3.1 Método de Abordagem

O método de abordagem é, de acordo com Andrade (2006), responsável pelo raciocínio utilizado no desenvolvimento da pesquisa. Trata-se do procedimento geral que norteia o desenvolvimento das etapas fundamentais duma pesquisa. Dado que o nosso estudo visa captar percepções que os indivíduos envolvidos na actividade dos Chapa 100 têm sobre as normas que regulam o trânsito rodoviário, o Método de Abordagem adoptado foi o indutivo.

Referir que uma das peculiaridades do método indutivo é considerar algum número de casos particulares para aferir a uma verdade geral. Assim, no processo de recolha de dados empíricos para o presente trabalho, incidimos o nosso foco sobre um grupo de cinco motoristas dos transportes rodoviários semi-colectivos de passageiros, nas rotas Cinema 700/Museu e Cinema

700/Anjo Voador, e vice-versa. Este processo implicou algumas viagens no "Chapa 100" nestes trajectos, durante as quais observamos a forma como estes conduziam os seus veículos, bem assim, as suas atitudes diante das normas de trânsito na via pública.

3.2 Método de Procedimento

Na presente pesquisa usamos o método histórico, descrito por Lakatos (2003) um método que parte do princípio de que as actuais formas de vida social, as instituições e os costumes têm origem no passado e por essa via, é importante pesquisar suas raízes, para compreender sua natureza e função.

De acordo com esta autora, o método histórico consiste em investigar acontecimentos, processos e instituições do passado para verificar a sua influência na sociedade de hoje, pois as instituições alcançaram sua forma actual através de alterações de suas partes componentes, ao longo do tempo, influenciadas pelo contexto cultural particular de cada época, daí que para uma melhor compreensão do papel que actualmente desempenham na sociedade, o seu estudo deve remontar aos períodos de sua formação e de suas modificações.

O recurso a este método foi ditado pela necessidade de identificar e explicar as origens contemporâneas, do transporte rodoviário semi-colectivo de passageiros nas cidades de Maputo e Matola, no que concerne aos dispositivos legais que regulam o seu funcionamento, visto que outrora, este serviço era garantido por diversas companhias, com por exemplo, Serviços Municipais de Viação (SMV) e Companhia de Transportes da Matola (CTM) no período colonial.

No pós-independência, este serviço foi consignado aos Transportes Públicos Urbanos (TPU), hoje Transportes Públicos de Maputo (TPM). Por outras palavras, os transportes rodoviários semi-colectivos de passageiros, vulgo "Chapa 100" surgem nos princípios da década de 90 e, de acordo com Colaço (1998), para suprir o vazio decorrente da decadência dos TPM.

3.3 Técnicas de Colecta de dados

Relativamente a técnica de colecta de dados, tendo em conta a fenomenologia, o método de que nos servimos para aceder às experiências dos próprios actores sociais cujas práticas analisamos, este trabalho privilegia a observação e entrevista estruturadas.

Fiorentini e Lorenzato (2006) descrevem a observação estruturada (Sistemática, planeada, controlada), como uma técnica que utiliza instrumentos para a colecta de dados ou fenómenos observados, enquanto a entrevista estruturada é descrita por Gil (2008), como uma técnica que se desenvolve a partir de uma relação fixa de perguntas, cuja ordem e redação permanece invariável para todos os entrevistados, que geralmente são em grande número, em que o investigador se apresenta frente aos investigados e lhes formula perguntas, com o objectivo de obtenção dos dados que interessam à investigação.

O presente trabalho decorreu em três fases, designadamente, pesquisa exploratória e revisão de literatura; observação e entrevistas e; análise dos resultados recolhidos. No âmbito da pesquisa exploratória e consulta bibliográfica, entrevistamos algumas entidades ligadas a instituições envolvidas na gestão da segurança rodoviária, como foi o caso, por exemplo, do Presidente do Conselho de Administração do Instituto Nacional dos Transportes Terrestres (INATTER).

Na análise bibliográfica, a nossa pesquisa incidiu sobre textos, livros, documentos, revistas em formato físico e electrónico, versando, tanto sobre o transporte rodoviários semi-colectivo de passageiros, como também sobre a principal legislação que regula a actividade. A pesquisa bibliográfica foi realizada na Biblioteca Central Brazão Mazula, onde tivemos acesso a livros e manuais em formato físico e na Biblioteca da Imprensa Nacional, onde tivemos acesso à principal legislação que regula o trânsito rodoviário e o transporte semi-colectivo de passageiros. Na internet pesquisamos artigos e publicações científicas.

As entrevistas foram dirigidas para uma amostra de 16 indivíduos de sexo masculino, subdivididos em quatro grupos, nomeadamente, PCA do INATTER, cinco motoristas de ôChapa 100ö, cinco Polícias de Trânsito e cinco Proprietários de viaturas que fazem o transporte de passageiros, com uma duração dentre 40 a 60 minutos cada, num espaço de aproximadamente 120 dias.

Importa salientar que todas as entrevistas foram feitas de forma corrente, abordando questões relativas a observância de normas, de práticas informais na via pública e, à forma como a fiscalização de trânsito é efectuada na via pública. Posteriormente, as respostas foram transcritas numa matriz que serviu de base para as nossas análises, de acordo com as questões ora formuladas, sendo que algumas das questões eram abertas, de modo a proporcionar-lhes alguma

liberdade de resposta. No caso em que não havia necessidade de respostas pormenorizadas, recorremos a perguntas fechadas, por se tratar de uma técnica que permite respostas subjectivas.

No que concerne ao Presidente do Conselho de Administração (PCA) do INATTER, a entrevista foi levada a cabo no seu gabinete de trabalho, sito na Av. 25 de Setembro, pelas 15H45. Sobre os motoristas do ãChapa 100ö, a primeira e segunda entrevista ocorreram nas terminais de Museu e Anjo Voador, pelas 14 e 16H00, a terceira no interior do veículo, durante o trajecto Matola ã700ö ó Museu, das 06 às 07H15 e, a quarta e quinta, nos domicílios dos entrevistados, pelas 16 e 17H00, respectivamente.

Em relação aos proprietários das viaturas, três das entrevistas tiveram lugar nos seus domicílios, pelas 17H00 e duas na terminal da Matola ã700ö, entre 17H30 e 19H00. No que se refere aos agentes oficiais de fiscalização, três tiveram lugar nos gabinetes de trabalho dos entrevistados, entre 08 e 10H00 e duas nos postos de fiscalização da Casa-Branca e Maquinag, às 09 e 11H00.

Ao proceder deste modo, logramos compreender o sentido e significado atribuído pelos sujeitos, às normas de trânsito rodoviário e do transporte semi-colectivo de passageiros, no seu dia-a-dia, no que tange às suas práticas e atitudes observáveis.

3.4 Participantes da Pesquisa

Sobre a delimitação do universo, o nosso grupo alvo foi constituído por indivíduos escolhidos intencionalmente, entre jovens e adultos de sexo masculino, cuja idade estabelecida para a presente pesquisa foi de 35 a 60 anos.

Assim, foram entrevistados 16 participantes do estudo, dentre os quais, PCA (1), motoristas (5), cujas idades compreendem um intervalo entre 35 e 50 anos, Polícias de Trânsito (5) com idades compreendidas entre 35 e 50 anos e proprietários de viaturas (5) com idades que variam entre 50 e 60 anos. Importa salientar que a entrevista com o PCA do INATTER insiriu-se no âmbito da pesquisa exploratória, visto representar a entidade que é responsável por conferir a necessária habilitação para a condução de veículos automóveis, no geral, e particularmente para o transporte público de passageiros.

Sublinhar ainda que, os proprietários de viaturas envolvidas no ãChapa 100ö, embora não interfiram directamente no confronto das normas de trânsito rodoviário, a sua inclusão na pesquisa teve a ver com o facto de serem os responsáveis pelo recrutamento de motoristas para

os seus veículos, acto que deveria observar alguns critérios formalmente estabelecidos para o exercício de transporte público.

3.5 Considerações Éticas

Na perspectiva de proteger os nossos entrevistados de possíveis represálias decorrentes das suas declarações no processo de colecta de dados empíricos atinentes à realização da presente pesquisa, optamos por codificar as suas identidades, consoante uma enumeração decrescente da ordem das entrevistas, na seguinte sequência: Motoristas, E01M; Proprietários de viaturas, E01PV e; Polícia de Trânsito, E01PT.

CAPITULO III

1. Apresentação, análise e interpretação de Dados

Neste capítulo, apresentamos, analisamos e interpretamos os dados obtidos nas 16 entrevistas realizadas, na pesquisa bibliográfica e em conversas com indivíduos que antes do surgimento do ãChapa 100ö, haviam sido motoristas de transporte público de passageiros.

Dividimos este capítulo em quatro secções: Perfil-demográfico dos entrevistados; Factores e motivações associadas ao incumprimento das normas de trânsito; Percepções sobre a qualidade do trabalho efectuado pelos agentes oficiais de fiscalização de trânsito sobre o cumprimento das normas de trânsito rodoviário na via pública; Fiscalização do trânsito rodoviária na via pública; e dinâmicas na cadeia institucional de gestão da segurança rodoviária, desde a emissão das cartas de condução, livretes, licenças de exploração, inspecção de viaturas, aplicação de multas e o seu impacto na problemática da sinistralidade rodoviária.

1.1 Perfil sócio-demográfico dos Entrevistados

Relativamente a este subcapítulo apresentamos, a seguir, uma tabela que comporta os elementos ou aspectos sociais que caracterizam os nossos entrevistados, nomeadamente, profissão, sexo, estado civil, nível de escolaridade, experiência profissional, na perspectiva de permitir uma melhor apreensão das suas respostas.

Tabela n. ° 1 – Perfil socio-demográfico dos entrevistados.

N/O	Profissão	Sexo	Estado civil	Escolaridade	Experiência
Motoristas de Semi-colectivos					
01	Motorista	Masculino	Casado	12.ª Classe	13 anos
02	Motorista	Masculino	Casado	6.ª Classe	20 anos
03	Motorista	Masculino	Separado	7.ª Classe	5 anos
04	Motorista	Masculino	Divorciado	6.ª Classe	20 anos
05	Motorista	Masculino	União de facto	12.ª Classe	8 anos
Proprietários de Viaturas					

01	Agente económico	Masculino	Casado	4.ª Classe	21 anos
02	Agente económico	Masculino	Casado	3.ª Classe	23 anos
03	Agente económico	Masculino	Separado	10.ª Classe	23 anos
04	Agente económico	Masculino	Divorciado	6.ª Classe	23 anos
05	Agente económico	Masculino	Casado	12.ª Classe	23 anos
Polícias de Trânsito					
01	Polícia de Trânsito	Masculino	União de facto	12.ª Classe	10 anos
02	Polícia de Trânsito	Masculino	Separado	11.ª Classe	21 anos
03	Polícia de Trânsito	Masculino	Separado	2.º Ano ACIPOL	40 anos
04	Polícia de Trânsito	Masculino	Casado	9.ª Classe	10 anos
05	Polícia de Trânsito	Masculino	União de facto	1.º Ano Contab.	7 anos

1.1.2 - Motoristas

Os motoristas envolvidos no transporte rodoviário semi-colectivo de passageiros são indivíduos com alguma responsabilidade social, visto alguns serem pais de filhos menores e/ou em idade escolar. Os seus salários variam entre 4 a 6 mil meticais, factor que pode estar por detrás do confronto das normas de trânsito, aliás, na sua maioria os nossos entrevistados vivem com suas mulheres e filhos em casas arrendadas ou em processo de construção. Apenas alguns motoristas possuem casa própria. Uns têm suas esposas a trabalhar como empregadas domésticas, enquanto outros, estas não exercem nenhuma actividade remunerada.

A segunda categoria pertence aos proprietários de viaturas usadas no transporte rodoviário semi-colectivo de passageiros. Trata-se de agentes económicos, com idades que variam de 50 a 60 anos e com habilitações literárias que predominantemente vão até 6.ª Classe do Antigo Sistema Nacional de Educação. A maioria deles é reformada de diversas instituições públicas. São chefes de família, com esposas, filhos e netos. Outros ainda, mesclam a actividade de transporte rodoviário semi-colectivo de passageiros com outras actividades, como por exemplo, a prática de actividades agro-pecuária, entre outras. As entrevistas com este grupo tiveram lugar nos seus domicílios.

Por último temos a categoria dos agentes oficiais de fiscalização de trânsito rodoviário, constituída por agentes da Polícia de Trânsito. No que se refere ao estado civil nesta categoria de entrevistados, importa salientar que é heterogéneo, porquanto uns são solteiros, outros casados e outros ainda vivem em união de facto, porém, com casas próprias e de construção convencional.

Ao contrário das duas primeiras categorias, estes possuem habilitações literárias que variam entre o ensino secundário (12.^a Classe) e o nível de licenciatura, alguns frequentados na Academia de Ciências Policiais (ACIPOL), ou em instituições universitárias como Universidade Eduardo Mondlane (UEM) e Universidade Pedagógica (UP). Outrossim, apesar de auferirem salários não superiores à média da maioria da Polícia de Protecção, vulgo *õcinzentinhoõ*, possuem casa própria, como já fizemos menção acima, para além de possuírem viaturas pessoais, facto que lhes distingue dos outros agentes no seio da corporação policial.

As entrevistas com este grupo alvo foram efectuadas nos escritórios de trabalho e nalguns postos de fiscalização rodoviária, nas rodovias percorridas pelos transportes rodoviários semi-colectivos de passageiros que cobrem as rotas Matola ã700õ/Museu e Anjo Voador, nomeadamente, Cruzamento da CMC, no bairro da Matola Fomento, Maquinag e no Nwankakana.

1.2 Factores e motivações associados ao incumprimento das normas de trânsito

Nesta secção analisamos as percepções que os motoristas dos semi-colectivos de passageiros e os polícias de trânsito têm sobre o confronto da norma e as práticas informais nos transportes rodoviários semi-colectivos de passageiros, nas cidades de Maputo e Matola. As motivações que ditam o não cumprimento das normas de trânsito pelos motoristas de õChapa 100õ e a sua não fiscalização pelos polícias de trânsito constituem o centro de análise. Os dados analisados foram obtidos através da pesquisa documental e entrevistas semi-estruturadas que envolveu os dois grupos mencionados acima.

Em Moçambique existem, basicamente, três dispositivos legais que regulam o trânsito rodoviário e o transporte semi-colectivo de passageiros, nomeadamente: Regulamento de Transporte em Automóvel (RTA ó Decreto-lei n.º 11/2009 de 28 de Maio), Código de Estrada (CD) e a Resolução n.º 15/AM/2009 de 15 de Dezembro, instrumentos formalmente instituídos, com a finalidade de regular o trânsito rodoviário e o transporte público urbano.

Os dispositivos supracitados estabelecem as especificações e requisitos necessários para o transporte rodoviário semi-colectivo de passageiros, as regras de uso da via pública, em geral e do transporte público de passageiros, em particular. O RTA, por exemplo, estabelece que o transporte rodoviário semi-colectivo de passageiros deve ser efectuado, através de viaturas de tipo mini-bus de 25 a 32 lugares. No caso de carrinhas de caixa aberta, estas devem ter o máximo de peso bruto de até 7000kg, ter a carroçaria coberta de lona, escadote para facilitar o acesso à carroçaria e ter bancos com encosto solidamente fixos à carroçaria. O RTA veda ainda o transporte de passageiros em automóveis de carga, assim como o transporte de carga em veículos automóveis de passageiros. Entretanto, a observância destas disposições deixam muito a desejar, porquanto, o transporte semi-colectivo de passageiros é efectuado através de mini-bus de 15 lugares e em carrinhas de caixa aberta “*my love*”, em precárias condições de segurança.

O Código de Estrada (Decreto-lei n.º1/2011 de 23 de Março), por seu turno determina que as viaturas envolvidas no transporte de passageiros devem observar uma velocidade moderada; (í) Respeitar os limites de velocidade dentro e fora das localidades. As viaturas que efectuam o transporte de passageiros devem igualmente observar as regras de prioridade. Por exemplo, o Código de Estrada proíbe os condutores de efectuarem manobras perigosas, desde ultrapassagens irregulares, cortes de prioridade, entre outras infracções. É este mesmo dispositivo legal que sanciona as violações, ao estabelecer as respectivas contravenções (Artigos 32, 33, 38 e 44 do Código de Estrada).

No que concerne à Resolução n.º 15/AM/2009, de 15 de Dezembro, preconiza no seu artigo 11, que (í) os operadores do transporte público urbano de passageiros devem cumprir com as leis e regulamentos aplicáveis à exploração deste tipo de serviço. De acordo com este dispositivo legal, os operadores dos transportes semi-colectivos de passageiros devem obedecer às regras de trânsito, prestar um serviço de qualidade e tratar condignamente os passageiros.

Entretanto, os dados das entrevistas indicam a existência de práticas e experiências adversas no que concerne a aplicação destes dispositivos legais, por parte dos motoristas dos transportes semi-colectivos de passageiros e os políciais de trânsito. Os primeiros, que deviam orientar as suas condutas a partir delas, e os últimos, entendidos como entidades a quem incumbe garantir o seu cumprimento. Por exemplo, perguntamos a um motorista, se ele cumpria efectivamente com as normas de trânsito, e este respondeu nos seguintes termos:

Cumpro, embora não todas na totalidade, porque algumas como os limites de velocidade, lotação do veículo, paragem regulares são quase que impossíveis de cumprir, dada a concorrência. Se cumprisse com todas dificilmente obteria resultados, e é por isso que por vezes ignoro um sinal vermelho, ou faço ultrapassagem pela esquerda, entre outras irregularidades ó E01M, rota Matola 700/Museu.

O que se pode depreender deste depoimento, é que apesar de existirem normas formalmente instituídas para regular a circulação rodoviária e o transporte rodoviário semi-colectivo de passageiros, que são do conhecimento dos motoristas, para a partir delas orientarem as suas condutas e práticas na via pública, são no entanto marginalizadas por alguns.

Com efeito, enquanto procedíamos à colecta de dados através da observação, foram notórios e recorrentes entre os motoristas de õChapa 100ö, manobras de risco como por exemplo, corte de prioridade, ultrapassagem irregular, desrespeito aos sinais de paragem obrigatória, excesso de velocidade, entre outras transgressões. Estas práticas justificam-se, no discurso dos entrevistados, pela concorrência desenfreada com vista a prossecução da receita e do lucro. São práticas informais que, apesar de configurar perigosidade para os utentes da via pública (peões e outros automobilistas), se afiguram legitimadas naquele meio social.

Nas premissas de Jayme (2003), as práticas informais se inserem no contexto do pluralismo jurídico, e configuram a coexistência de múltiplas ordens jurídicas a conviverem harmoniosamente (Jayme, Erik 2003; Araújo, Sara, 2004; Buchili, B. C. M., 2006). Entretanto, (Chabal e Daloz, 1999), são contrários à visão de Jayme (2003), porquanto, estes autores entendem a informalidade como sendo o oposto de uma situação regida por regras e princípios formais, claras e institucionalizadas.

A visão de Chabal e Daloz (1999) associa-se à de Schick (1998), que classifica o fenómeno da informalidade como uma õárea cinzenta que estabelece uma ténue fronteira entre o mundo ilegal e o jurídico legal, na qual os indivíduos se refugiam para se furtarem à lei quando o custo de obedecer a lei supera os benefíciosö ó (Schick, 1998:27). Nós partilhámos da visão destes autores, porque no nosso entender traduz o que se observa no õChapa 100ö.

Weber (1991), quando aborda a questão da Acção Social, afirma que na acção racional com relação a fins, o indivíduo que age por um objectivo previamente definido, traça os meios necessários e adequados para atingir o objectivo desejado (Weber, 1991:176). Na presente

discussão, o transporte rodoviário semi-colectivo de passageiros assume-se como uma actividade de carácter comercial que persegue o lucro, como se pode depreender da concorrência desenfreada entre os motoristas dos "Chapas 100", na busca da receita diária.

De acordo com este autor, numa acção racional com relação a fins, o único critério válido na selecção dos meios é a sua capacidade de realizar o objectivo estabelecido, independentemente de avaliações morais ou éticas. No caso em apreço, a inobservância das normas de trânsito que se nos deparou durante a observação directa, como por exemplo, ultrapassagens pela esquerda a uma viatura ou a uma coluna de viaturas, paragens irregulares, cortes de prioridade a outros motoristas subentende-se como a escolha racional de meios pelos motoristas, para consecução dos seus objectivos, pois à luz das perspectivas weberianas, os fins justificam os meios, porquanto um meio eficiente é apenas válido por sua eficiência, independentemente de avaliações morais ou éticas (Weber (2002)).

É preciso sublinhar a este respeito que, durante as entrevistas, a maioria dos nossos interlocutores ao serem questionados sobre o porque é que transgrediam as normas de trânsito no exercício da sua actividade, responderam que as normas vigentes estão desajustadas com a sua actividade e, por isso mesmo, inadequadas e que se as cumprissem na íntegra não conseguiriam fazer a receita que lhes era exigida pelos respectivos patrões.

4.3 Percepções sobre a qualidade de fiscalização dos agentes de trânsito na via pública

Um dos objectivos deste trabalho consistiu em descrever as diferentes percepções sobre a forma como é efectuada a fiscalização de trânsito na via pública no geral e, particularmente, no que diz respeito ao transporte rodoviário semi-colectivo de passageiros: os "Chapas 100". A análise das entrevistas realizadas aos polícias de trânsito mostram que as práticas informais que se estabelecem na relação entre os motoristas dos transportes rodoviários semi-coletivos de passageiros e os agentes oficiais de fiscalização de trânsito concorrem para perpetuar a transgressão de normas de trânsito.

Nalgumas etapas do processo de recolha de dados, através da técnica de observação, constatamos que alguns motoristas interpelados por agentes oficiais de fiscalização de trânsito foram sancionados com imposição de multas e/ou com apreensão de documentos (livrete e carta de condução). Entretanto, instantes depois, os mesmos motoristas voltavam a circular na via pública

e a realizar a sua actividade, como se nada lhes tivesse acontecido. Intrigados com esta situação questionamos à alguns dos nossos entrevistados, como é que um motorista cujos documentos foram-lhes apreendidos e, conseqüentemente, fica proibido de conduzir, continuava a circular na via pública?

Um dos motoristas por nós entrevistado, que opera na rota Cinema 700/Museu, afirma que esta prática é corrente entre os motoristas do ãChapa 100ö e os polícias de trânsito. De acordo com ele, alguns polícias de trânsito conhecem a maioria dos motoristas dessas rotas que não possuem a habilitação necessária para o transporte público urbano bem como da existência de viaturas que não reúnem a documentação necessária, nos termos do RTA, ou das posturas camarárias sobre o transporte de passageiros. Na sua opinião, os polícias aproveitam-se desse conhecimento para extorquir-lhes dinheiro através de cobranças ilícitas.

Sobre as violações que corporizam as práticas informais no ãChapa 100ö, o mesmo motorista considera que não decorrem da falta de conhecimento do conteúdo das normas formalmente estabelecidas e/ou da falta de fiscalização. Muito pelo contrário. Para ele, a eclosão de normas informais, decorre dos esquemas de corrupção organizados, entre as duas partes, para acomodar interesses mútuos e, explica:

“No meu caso, por exemplo, conheço as normas de trânsito, e estou certo de que qualquer motorista que passou por uma escola de condução conhece. O que acontece é que na nossa actividade certas normas como limites de velocidade, lotação do veículo, ultrapassagens e paragens regulares, são quase que impossíveis de cumprir porque se cumprisse com elas é quase certo que não teria como fazer a receita. No “chapa 100” há muita concorrência e a única saída é passar por cima de algumas normas e se a Polícia intervir, é só dar refresco” – E01M, rota Matola 700/Museu.

De acordo com este depoimento os motoristas não somente conhecem o conteúdo das normas de trânsito, como também estão cientes de que as suas práticas na via pública constituem uma violação às mesmas, através da qual poderão alcançar os seus objectivos. (Weber, 2001) afirma, por exemplo, que a existência objectiva de uma norma não basta para que seja considerada válida pelo sujeito. Para que seja validada pelos sujeitos é necessário que seja subjectivamente legitimada por estes, de conformidade com o sentido e significado a atribuírem. Para ele, o acto de obedecer à uma norma legal não depende apenas da sua existência objectiva, como

juridicamente é dada pois, tem que se ter em conta as considerações subjectivas dos indivíduos inseridos nessa dada realidade social.

Ao agir deste modo, os motoristas de "Chapa 100" configuram o actor social referido por Touraine (2000), que apenas não se conforma com as normas e valores duma sociedade ou instituição social, mas sim, aquele que age em referência a si próprio, ao perceber que suas necessidades são ignoradas e os seus interesses são postos em causas por essas mesmas normas que regulam a realidade em que se encontra inserido.

Aliás, Weber (2001), nas suas premissas sobre o Direito, sublinha que a existência objectiva duma norma não é suficiente para influenciar o comportamento dos indivíduos, ou para que esta seja empiricamente considerada válida pelos sujeitos duma acção. De acordo com este autor, para que tal aconteça, a norma deve estar em consonância com as suas expectativas, quanto ao sentido e significado que a atribuem na sua dimensão subjectiva.

Isto significa que, apesar dos motoristas e agentes oficiais de fiscalização de trânsito conhecerem o conteúdo e a necessidade do cumprimento obrigatório das normas, as subjugam a favor dos seus interesses, principalmente, porque como muito bem deixa transparecer Weber (2001), os sujeitos de uma dada realidade social conduzem-se de uma certa forma, não apenas porque está juridicamente prescrito. Isto é, os indivíduos ou as amplas camadas dos partícipes se conduzem de acordo com a norma jurídica, seja porque o mundo circundante o aprova ou reprova o contrário, seja por um novo hábito rotineiro às regularidades da vida arreigadas na qualidade de costumes, porém não por obediência "sentida" como obrigação jurídica (Weber, 2001:118).

Questionamos a um Polícia de Trânsito, se alguma vez penalizara um motorista de semi-colectivo de passageiros, por transgressão de normas, este respondeu que sim, e que já o fizera em vários ocasiões. Entretanto, o mesmo deplorou o facto de algumas das multas por ele aplicadas terem sido anuladas, supostamente em obediência a um comando superior:

"Alguns de nós procuram manter a ordem na via pública, mas há outros que se aproveitam da desordem para satisfazer os seus interesses pessoais. Por exemplo, já penalizei muitos infractores por violações graves ao código de estrada, mas inexplicavelmente as multas foram anuladas e os prevaricadores continuam a circular. Isso nos desautoriza de certa maneira e encoraja o comportamento que hoje se observa na via pública, com os seus resultados nefastos em

relação às vidas humanas” – E02PT, Comando da PRM na Cidade de Maputo.

À luz deste depoimento, o que se pode perceber é que as práticas informais que se verificam nos transportes rodoviários semi-colectivos de passageiros não se circunscrevem apenas ao incumprimento de normas de trânsito pelos motoristas. Também corporizam-se na componente da fiscalização, a partir do momento em que enquanto alguns agentes impõem o cumprimento estrito destas, outros exploram as contravenções em benefício próprio, factor que nos remete às premissas Schick (1998) sobre as práticas informais, como o tal espaço no qual se refugiam os indivíduos que pretendem se furtar do cumprimento da lei.

Se por um lado, havia agentes da Polícia de Trânsito preocupados em fazer cumprir e respeitar as normas, por outro, existiam outros que criavam condições para o seu incumprimento, como um mecanismo de acumulação para maximizar os seus ganhos. Do mesmo modo deparámo-nos com motoristas que estavam habilitados com carta de condução de serviços públicos e a conduzirem viaturas que preenchiam os requisitos necessários ao transporte semi-colectivo de passageiros, e outros ainda, que subornam os polícias de trânsito para furtar-se ao cumprimento das obrigações que emanam dos dispositivos legais.

É caso para afirmar que as duas categorias de actores sociais recorrem à informalidade para lograrem os seus intentos, sempre que a obediência à norma significa um logro aos seus intentos (Schick (1998). Ora, se tal como afirma Quah (1999) por exemplo, que dentre os vários factores que incentivam a corrupção, os baixos salários são um dos maiores factores, para nós, tal explica a atitude de alguns agentes oficiais de fiscalização de trânsito, na sua relação aos motoristas do õChapa 100ö.

Aliás, este mesmo autor afirma, peremptoriamente, que õum indivíduo é susceptível de cometer um acto de corrupção, primeiro, se lhe é pago um salário baixo, segundo, se estiver favorecido pelas oportunidades de corrupção e, terceiro, se ele perceber um baixo risco na corrupção e, em contrapartida, com maiores recompensasö (Quah, 1999: 72). Esta premissa explica de certo modo o fenómeno que se observa no õChapa 100ö, sobretudo no que tange ao comportamento daqueles agentes oficiais de fiscalização de trânsito que usam os seus cargos e posições para extorquir valores monetários, seja para compensar os magros salários, ou seja porque õo risco de ser apanhado é baixoö (ibid.: 73).

Klitgaard (1998) afirma a este respeito, que o grau de risco de ser apanhado e/ou de punição é importante. No caso vertente, por exemplo, os agentes oficiais de fiscalização de trânsito na sua condição de actores sociais, serão tentados a envolverem-se em esquemas de corrupção, sempre que as vantagens dela decorrentes forem maiores do que a pena que lhes seria aplicada, caso fossem apanhados, pena essa que incluiria a perda de salários e outros incentivos, (Klitgaard et al, 1998: 14):

Perguntamos a um motorista que durante uma fase de pesquisa, violou o sinal vermelho no cruzamento da estrada nacional n.º 1 com a N4, e a seguir foi interpelado pela Polícia de Trânsito, o porquê daquele comportamento que punha em risco a vida dos seus passageiros, e não só, e se não temia as consequências do seu acto, ao que respondeu nos seguintes termos:

“Estava a fugir de dois carros que se meteram na minha escala, não se sabe vindos de onde. De certeza que cortaram. Sabia que se me apanhassem seria multado em 3.000,00mt. Foi o que aconteceu, mas não tinha aquele valor conversei com o agente e paguei apenas quinhentos meticais. Nem sempre é assim porque há polícias rigorosos, mas sempre nos safamos”. – E02M, rota Matola 700/Museu

Á luz deste depoimento, depreende-se que a maximização dos lucros, aliada a uma deficiente fiscalização por parte de alguns agentes oficiais de trânsito, propicia as práticas informais que se registam no “Chapa 100”. Por um lado, motoristas a circular a alta velocidade, a fazer ultrapassagens e paragens irregulares e/ou a cortar prioridade a outros motoristas e, por outro, a inércia cúmplice dos agentes da Polícia de Trânsito que, no lugar de os interpelar e fazer valer a lei, tiram proveito individual das suas contravenções.

Esta situação, quando analisada à luz da teoria weberiana de acção social, segundo a acção racional com relação a fins, o que dela pode-se perceber é que a contravenção das normas afigura-se para os motoristas como um meio eficiente para o alcance dos seus objectivos, enquanto para os agentes oficiais de fiscalização é a eficiência da extorsão que vale para os seus intentos, independentemente de avaliações morais ou éticas que se possam fazer em relação às acções face as contravenções.

Ora, empreendemos o presente estudo para analisarmos as motivações que levam os motoristas dos semi-colectivos de passageiros e os agentes oficiais de fiscalização de trânsito a violarem e/ou a não penalizarem a violação das normas de trânsito na via pública e o que nos foi dado

observar é que os últimos encobertam os primeiros, à troca do suborno que os primeiros pagam. A atitude de ambas as partes nos remete às premissas de Touraine na dimensão em que este autor analisa o actor social a partir da rigidez e coercividade das instituições sociais nas quais os indivíduos encontram-se inseridos. De acordo com Touraine (2000), é nesta dimensão que as acções e os comportamentos dos indivíduos se estruturam e se orientam.

Se olharmos para as atitudes e práticas dos actores directamente envolvidos com as normas no *Chapa 100ö*, a leitura que se faz é de que estes agem como se tais normas não se destinassem para o seu bem e, muito pelo contrário, como se fossem mais uma expressão de poder que ameaça a sua liberdade, auto-realização e a sua dignidade.

À luz da argumentação de Touraine, ao ver os seus objectivos ameaçados por normas ou instituições sociais, os motoristas optam por se manifestar contra elas, afinal é somente na condição em que o indivíduo se torna actor social que, antes de agir, toma consciência do seu contexto de inserção, julga-o em função dos valores do seu grupo de referência e dos seus interesses para, finalmente, aceitar ou recusar as respectivas normas que ali vigoram.

4.4 Cadeia institucional de gestão da segurança rodoviária

Esta pesquisa partiu do pressuposto de que a problemática da sinistralidade rodoviária carece necessariamente de uma abordagem multisectorial. O envolvimento de instituições-chaves que actuam no sector, como é o caso do Ministério do Interior, Ministério dos Transportes e Comunicação, Instituto Nacional dos Transportes Terrestres e Conselho Municipal é importante na articulação e solução de questões centrais deste problema social.

A análise documental permitiu caracterizar a dinâmica da cadeia institucional de gestão da segurança rodoviária, a começar pelo Código de Estrada (Decreto-Lei n.º 1/2011). Trata-se de um dispositivo legal que o país apresenta em primeira instância, do ponto de vista de políticas de segurança rodoviária.

O Código de Estrada, no seu âmbito de actuação estabelece que a regulamentação e o ordenamento do trânsito em Moçambique, no geral, são da competência do Ministério dos Transportes e Comunicações e, a sua fiscalização deve ser garantida pelo Ministério do Interior através do Departamento de Trânsito da Polícia da República de Moçambique.

No interior das localidades esta regulamentação compete ao Conselho Municipal e ao Instituto Nacional dos Transportes Terrestres (INATTER), este último, que para além da responsabilidade na construção e reabilitação de estradas fora das localidades, também lhe incumbe a responsabilidade de emissão de cartas de condução, aliás, é este organismo que deve garantir a necessária evolução de uma classe de motorista para a outra, até se obter a habilitação necessária à actividade de transporte de passageiros.

Ainda no que concerne a esta cadeia de gestão da segurança rodoviária, nos casos em que há necessidade de uma regulamentação e/ou ordenamento específico, o Conselho Municipal interessado tem a prerrogativa de propôr ao Ministro dos Transportes e Comunicações, as medidas que julgar necessárias para a regulamentação do trânsito dentro das suas localidades.

Outrossim, salientar que o Código de Estrada, na sua abordagem generalística sobre a segurança rodoviária, o seu foco principal inside essencialmente nas matérias à volta da habilitação legal para condução de veículos automóveis, para a inspecção médico-sanitária dos condutores, para a responsabilidade civil dos condutores e proprietários de veículos automóveis, bem como à volta de todo arcabouço do processo e responsabilidade criminal em caso de acidentes de viação.

Ora, no decurso dos trajectos que efectuamos no âmbito da pesquisa empírica, referimo-nos à observação directa, o que constatamos em torno desta cadeia de gestão é que existe uma certa descontinuidade relativamente ao que incumbe à INATTER, que se consubstancia na precariedade do estado de conservação das estradas, nas duas urbes que serviram de campo de pesquisa, e não só, reflexo duma deficiente gestão por parte daquela organismo que se supunha ser responsável pela conservação das vias rodoviárias.

Este factor traz consigo impactos negativos nas demais actividades socio-económicas, cujo desenvolvimento está associado à políticas de estradas adequadas. O exemplo disso são os congestionamentos de tráfego, sobretudo nas horas ponta, em que é frequente ver-se camiões transportando variada mercadoria e autocarros de transporte de passageiros retidos por longas horas nas rodovias. Outro exemplo pode ser visto na disputa de espaço de paragem entre os veículos particulares e os de transporte de passageiros, nalguns casos por falta de reentrancia da via para o efeito e outras por falta de sinalização que proibe viaturas particulares de ali pararem ou estacionarem.

Ademais, quando se fala de acidentes de viação, refere-se a um fenómeno que na sua manifestação se traduz em perda de vidas humanas, principalmente nos extractos populacionais em idade activa e, elevados danos materiais ao país.

Ainda em relação a esta mesma cadeia de gestão da segurança rodoviária, compete à INATTER e aos Conselhos Municipais estabelecer espaços adequados e devidamente assinalados para a paragem dos transportes rodoviários semi-colectivos de passageiros na via pública e, ao mesmo tempo, garantir que tais espaços sejam de uso exclusivo destes. Entretanto, o que vimos é que tais espaços são igualmente disputados por automobilistas particulares, facto que obriga os *chapeiros* a optarem pelas paragens irregulares, sem que, no entanto, se faça sentir a acção destas duas instituições, tal como se pode depreender do depoimento de um dos entrevistados a que perguntamos se já parara a sua viatura de forma irregular e ter respondido que sim, porque na sua óptica era *uma estratégia infalível para bloquear os outros motoristas, mas também, paramos mal porque às vezes as paragens estão bloqueadas por viaturas particulares* ó E03M, rota Cinema 700 Anjo Voador.

No caso das cidades de Maputo e Matola, que serviram como campo de pesquisa, devido ao seu estatuto económico, ambas registam uma maior concentração de veículos automóveis, factor este que faz com que tenham maiores índices de sinistralidade rodoviária.

Ainda no âmbito da cadeia de gestão de trânsito rodoviário, a pesquisa de Mabunda e Nhamire (2014) aponta, por exemplo, o factor da corrupção, que na óptica deste autor se operacionaliza em quatro categorias chaves, designadamente, Negócio da adulteração do conteúdo das cartas de condução (INATTER); Obtenção de licença de condução sem nunca ter passado pela Escola de Condução (Policia de Trânsito); Pagamento de propinas para obtenção de Certificado Médico de Aptidão Física (Ministério da Saúde); e Pagamentos ilícitos para a obtenção da ficha de Inspeção Obrigatória de Veículos (Ministério dos Transportes e Comunicação/INATTER).

Macamo e Macie (2004), assim como os outros autores que igualmente abordam a problemática da sinistralidade rodoviária, afirmam que os *“chapeiros”* contribuem em grande medida para tornar as vias das nossas cidades, sobretudo da cidade de Maputo, em zonas perigosas para a humanidade. Na óptica destes autores, *o perigo está no insulto e a agressão em cada transbordo do (Chapa 100), em cada viragem cortante, em cada travagem repentina e em cada ultrapassagem perigosa* - (p.105).

Para estes mesmos autores, o número de acidentes com o envolvimento dos transportes rodoviários semi-colectivos de passageiros na altura em que redigiram o seu artigo, era muito elevado. Reportavam-se perdas de vida de várias pessoas e danos materiais que o país não podia comportar. Ao fazerem analogia entre os acidentes e a sociedade, puseram em evidência, os padrões normais de autocontrolo individuais na sociedade e o comportamento dos condutores, especialmente dos óchapeirosö.

Aliás, à maioria dos motoristas do òChapa 100ö a quem indagamos se alguma vez teriam se envolvido num acidente de viação e/ou atropelado alguém, respondeu que não directamente: *òNunca atropelai alguém, mas já me envolvi num acidente aparatoso, porque alguém perdeu os travões e veio se embater na minha viatura e eu nas três viatura que iam à minha frenteö* ó depoimento de E01M, rota Cinema 700/Museu.

Capítulo IV

1 - Considerações Finais

Este trabalho constata que os factores relacionados com o incumprimento de normas de trânsito pelos motoristas dos transportes rodoviários semi-colectivos de passageiros "Chapa 100" e o seu não sancionamento pelos polícias de trânsito, decorrem de diferentes lógicas de racionalidades que justificam comportamentos e práticas no uso da via pública pelo grupo alvo em alusão.

Tais lógicas de racionalidades têm cunho de natureza individual e também de natureza estrutural e institucional, pois por um lado temos motoristas que, mesmo conscientes dos riscos e/ou ilegalidade das suas práticas transgridem as normas que regulam o trânsito rodoviário; por outro, a Polícia de Trânsito, que representa uma instituição do Estado que compete assegurar a observância das normas de trânsito, não penalisa as infracções decorrentes do comportamentos dos motoristas do "Chapa 100" na via pública.

De um modo geral, o estudo chegou à conclusão de que as práticas informais que corporizam o incumprimento generalizado de normas de trânsito rodoviário e de transporte público de passageiros pelos motoristas envolvidos no "Chapa 100", bem como a inércia dos polícias de trânsito quando se trata de sancionar as infracções cometidas pelos primeiros, decorrem de conluio estabelecidos entre estas duas categorias de actores sociais, com o objectivo de se furtarem à observância das regras estabelecidas para regular aquele meio e, por via disso, maximizar os seus ganhos.

Relativamente aos motoristas, por exemplo, o que nos foi dado observar é que as motivações têm a ver com a busca da receita diária que lhes é exigida pelo patronato, acrescida de uma considerável margem de lucro "matsawö", que é posteriormente repartida entre o motorista e cobrador. No que tange aos polícias de trânsito, as motivações têm a ver com a ganância de alguns agentes que, através de esquemas de corrupção que estabelecem com os motoristas, lhes permite extorquir, destes, valores monetários, o vulgo refresco, a troco de não lhes penalizar as transgressões que se traduzem no incumprimento das normas de trânsito rodoviário e de transporte público.

Por outro, factores como a concorrência desleal que se trava entre os "chapeiros", na busca desenfreada pela receita que lhes é exigida pelo patronato, acrescida de uma larga margem desta

para ser posteriormente repartida entre o motorista e seu cobrador, faz com que estes, auxiliados pelos seus cobradores, passem por cima daquelas normas que foram formalmente instituídas para garantir uma melhor ordem social na via pública.

Quanto aos agentes oficiais de fiscalização, a conclusão a que chegamos é de que eles se socorrem do poder que têm, como representantes da lei e ordem, para encobertar as práticas informais protagonizadas pelos "chapeiros" (incumprimento e/ou violação das normas de trânsito), para por via disso obterem proveito pessoal.

O nosso entendimento é de que tal atitude (inércia ante as contravenções), decorre da percepção ética e deontológica com que estes encaram as normas que em princípio deviam zelar pelo seu cumprimento, no sentido de se garantir uma melhor ordem social e evitar o caos na via pública. Ao invés disso, alguns deles usam as suas posições para efectuar cobranças ilícitas aos motoristas do "Chapa 100", concorrendo desse modo para a desordem na via pública, cujas consequências são a sinistralidade rodoviária.

2.Referências Bibliográficas

ARAÚJO, A. R. Antunes: Estudo do funcionamento dos transportes públicos em Maputo e desenvolvimento de acções de melhoria, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, Julho, 2010.

BERNARDES, N.M.G: Análise compreensiva de base fenomenológica e o estudo da experiência vivida de crianças e adultos, Educação, Porto Alegre, 1991.

BOBBIO, Norberto: *Teoria da ordem jurídica*; EDIPRO, Editores Profissionais ó São Paulo, 2001.

BOEMER, Magali R.; Ferraz, Clarice A. A Fenomenologia como Alternativa Metodológica para Pesquisa: Algumas Considerações. Revista da Escola de Enfermagem da USP, São Paulo, 1990.

BERGER, Peter. A Perspectiva Sociológica: uma visão humanística. Petrópolis: editora Vozes, 1986. Pp. 78-105.

BERGER, Peter & LUCKMAN, David. A construção social da realidade: tratado de Sociologia do Conhecimento. 13ª Ed. Petrópolis: Editora Vozes, 1996. Pp. 248.

COLAÇO, Carlos. *Mentalidade “Chapa 100” na Cidade de Maputo*. Centro de Estudos Moçambicanos. Número especial. Maputo, 1998.

COULON, Alain, *Etnometodologia*. São Paulo: Vozes Editora. 1979.

CHABAL, P. and DALOZ, J.P. (1999) *Africa Works: Disorder As Political Instrument*. Oxford and Indianapolis: James Curry and Indiana University Press.

DE ANDRADE, M. Margarida. Introdução à Metodologia do Trabalho Científico. 7.ª Ed. S. Paulo: Atlas, 2006

GIDDENS, Anthony. Novas regras do método sociológico. 2ª Ed. Lisboa: Gradiva. 1996.

GIL, António Carlos. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 4.ª Ed. São Paulo: Editora Atlas S.A, 1995.

GARFINKEL, Harold. História do Movimento Etnometodológico. S. Paulo: Atlas, 1945.

GOOD, William J.; HATT, Paul K. *Métodos em pesquisa Social*. 7. Ed. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil, 1977.

LOPES, Carlos M. *Candongueiros, kinguilas, roboteiros, e zungueiros; uma digressão pela economia informal em Luanda*: Centro de Estudos Económicos, Coimbra. 2004.

MABUNDA, Lázaro & NHAMIRE, Borges (2014). *Corrupção: a causa oculta dos acidentes de Viação*. Revista *a Transparência*, CIP. Edição N.º 04/2014.

MARCONI, Maria de Andrade e LAKATOS, Eva Maria. *Metodologia científica*. 3.ª Edição. São Paulo: Editora Atlas S.A. 2000.

MACAMO & MACIE: O Chapa somos nós; In Revista Política Mais, Maputo, Abril, 2004.

MAMANI, Hernán Armando *õA política urbana e a questão do transporte: estudo comparativo das políticas municipais para o transporte informal em Campos, Macaé e Rio das Ostras*". Departamento de Ciências Sociais de Campos. Rua José do Patrocínio, 71 Centro, Campos dos Goytacazes. 2004

MATOS, António S. *õImpacto da tarifa dos transportes públicos de Maputoö*. In 5.º Congresso Luso-Moçambicano de Engenharia (2.º Congresso de Engenharia de Moçambique, Maputo, Setembro 2008).

MINAYO, Maria (Org). *Pesquisa Social: teoria, métodos e criatividade*, Vozes, Petrópolis, 1994.

KLITGAARD, R. *Controlling corruption*. Berkeley, Los Angeles and London: University of California Press, 1998.

QUAH, J.S.T. (1999) 'Comparing Anti-Corruption Measures in Asian Countries: Lessons to Be Learnt', *Asian Review of Public Administration* 11(2): 71-90.

SCHUTZ, Alfred. A Fenomenologia. In: WAGNER, Helmut R. (Org). *Fenomenologia e Relações Sociais*. Rio de Janeiro: Zahar Editores.1979.

SCHICK, A. (1998) 'Why Most Developing Countries Should Not Try New Zealand's Reforms', *The World Bank Research Observer* 13(1)

TOURAINÉ, Alain. *Pensar outramente: o discurso interpretativo dominante*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.

WEBER, Max. *Ordem jurídica e Ordem económica, Direito estamental e Extra-Estamental*. In Souto, CLAUDIO & FALCÃO, Joaquim (Org.). *Sociologia e Direito*. São Paulo: Editora Pioneira Thompson Learning. 2001.

3. Anexos

Anexos 1

Guião de entrevistas aos motoristas dos de transporte rodoviário semi-colectivo de passageiros

	ENTREVISTA N.º 01/Português	Entrevistador: Mário Silva Data:07.08.2015 Local: Terminal da Matola 07006 Hora: (14H00)
	Perfil:	Resposta
	Nome:	
	Idade:	
	Sexo:	
	Profissão:	
	Anos de trabalho:	
	1.Normas	
	1.1 Conhece os dispositivos legais que regulam o trânsito rodoviário e o transporte público urbano?	
	1.2. Quais são os requisitos necessários para o transporte semi-colectivo de passageiros?	
	1.3. No seu dia-a-dia tem cumprido com as normas de trânsito?	
	1.4. No seu entender, quais são as normas que quase são de difícil cumprimento, e quais não cumprido?	
	1.5. Porque é que é difícil cumprir com estas normas, em particular?	
	1.5. Está habilitado a conduzir um veículo de transporte de passageiros, isto é, possui carta de condução de serviços públicos?	
	1.7. Há quanto tempo conduz um semi-colectivo de passageiros?	
	1.8. Alguma vez foi multado? Se sim, por que tipo de violação?	
	1.9. Quantas vezes, exactamente?	
	10. Das vezes em que foi multado, chegou a pagar tal multa? Se sim, quem pagou a multa, você ou o seu patrão?	
	1.1. Das vezes que não pagou, como se arranjou para não pagar?	
	2. Práticas informais	
	2.1. Se ao partir duma terminal, tem mais de duas viaturas (Chapa 100) à sua frente, o faz para conseguir passageiros nas paragens seguintes?	
	2.2. Porque é que faz isso, se é uma manobra muito perigosa?	
	2.3. Quando há congestionamento como é que se livra?	
	2.4. Já fez ultrapassagem a mais de três	

	viaturas?	
	2.5. Já excedeu o limite de velocidade da sua viatura? E os teus companheiros?	
	2.6. Já parou a sua viatura de forma irregular?	
	2.7. Já atropelou alguém	
	2.8. Como avalia a condução dos <i>õchapeiros</i> ”, assim como o trabalho de fiscalização rodoviária?	

Anexos 2

Guião de entrevistas aos Proprietários de viaturas de transporte rodoviário semi-colectivo de passageiros

	ENTREVISTA N.º 01/Português	Entrevistador: Mário Silva/11.08.2015 Bairro da Liberdade (16H00)
	Perfil:	Resposta
	Nome:	
	Idade:	
	Sexo:	
	Profissão:	
	Anos de trabalho:	
	1.Normas	
	1.1 Há quanto tempo explora a área do transporte semi-colectivo de passageiros?	
	1.2. Conhece as normas que regulam o transporte semi-colectivo de passageiros?	
	1.3. Conhece as normas de trânsito rodoviário (código de estrada)?	
	1.4. Que requisitos são necessários para realizar o transporte semi-colectivo de passageiros?	
	1.5. O senhor como operador desta área, reúne tais requisitos?	
	1.6. Alguma vez as suas viaturas circularam em situação irregular? Se sim, o que lhes aconteceu?	
	1.7. Que critério usa para contratar os seus motoristas?	
	Os seus motoristas possuem carta de condução de serviços públicos? Há quanto tempo?	
	1.8. Os seus motoristas cumprem sempre as normas de trânsito?	
	1.9. Quais são as normas que quase não têm cumprido?	
	1.10. Alguma vez foram multados? Se sim, por que tipo de violação?	
	1.11. Sempre pagaram a multa? Quem pagou a multa; o senhor ou o motorista?	
	1.12. Das vezes que não pagou, como se arranjou para não pagar?	
	1.13. O senhor tem contrato de trabalho	

	formal com os seus motoristas e cobradores?	
	1.14. O senhor paga salário aos motoristas, em conformidade com a classe da sua carta de condução?	

Anexos 3

Guião de entrevistas aos polícias de trânsito rodoviário (PT)

	ENTREVISTA N.º 01/Português	Entrevistador: Mário Silva/18.08.2015 6º Comando Provincial da PRM (09H30)
	Perfil:	Resposta
	Nome:	
	Idade:	
	Sexo:	
	Profissão:	
	Anos de trabalho:	
	1.Normas	
	1.1 Há quanto tempo trabalha como agente da Polícia de Trânsito/Municipal?	
	1.2. Conhece os dispositivos legais que regulam o trânsito rodoviário e o transporte público?	
	1.3. Como avalia a fiscalização destes dispositivos legais, pelas entidades de direito? Se for positivamente, como se explica que um motorista inabilitado e ou com a viatura em situação irregular continue a circular livremente na via pública?	
	1.4. Como avalia a atitude dos motoristas vinculados ao transporte semi-colectivo perante as normas de trânsito?	
	1.5. Nas circunstâncias em que tanto a viatura, assim como o condutor apresentam irregularidades, qual tem sido a atitude dos agentes de fiscalização de trânsito?	
	1.6. Já multou algum motorista de semi-colectivo de passageiros? Se sim, por que infracção?	
	1.7. Quando multados pagam ou procuram anulá-las?	
	1.8. Qual é a penalização máxima que já aplicou a algum motorista de semi-colectivo de passageiros?	
	1.9. Já penalizou algum motorista de semi-colectivo de passageiros com a retirada ou proibição definitiva de condução de veículos automóveis?	
	1.9. Já teve que negociar o pagamento ou não de uma multa por si aplicada? Se sim, que circunstâncias ditaram tal negociação?	

Anexos 4

Guião de entrevistas ao representante do Instituto Nacional dos Transportes Terrestres (INATTER)

	ENTREVISTA N.º 01/Português	Entrevistador: Mário Silva/25.08.2015 ó INATTER de Maputo (14H00)
	Perfil:	Resposta
	Nome:	
	Idade:	
	Sexo:	
	Profissão:	
	Anos de trabalho:	
	1.Normas	
	1.1 Há quanto tempo dirige o INATTER?	
	1.2. Qual é exactamente o papel do Instituto Nacional dos Transportes Terrestres, em relação ao transporte semi-colectivo de passageiros?	
	1.3. Como avalia o desempenho do INATTER, isto é, ele consegue realizar os seus propósitos, pelo menos no que concerne ao transporte semi-colectivo de passageiros?	
	1.4. Para o caso específico dos transportes rodoviários semi-colectivos de passageiros (Chapa 100), na óptica do INATTER têm correspondido as vossas exigências?	
	1.5. Como é que o INATTER consegue detectar motoristas e/ou veículos em situação irregular?	