

CEUB

EDUCAÇÃO SUPERIOR

REVISTA DA ARQUITETURA:

CIDADE E HABITAÇÃO

ISSN: 2763-7298



Sistema deficiente dos transportes em Moçambique: o caso da cidade de Maputo

Deficient transport system in Mozambique: the case of the city of Maputo

Helton de Felizberto Alexandre
Tomás Jeque

VOLUME 2 - NÚMERO 2 - JUL./DEZ. 2022

Sumário

APRESENTAÇÃO	5
AS VANTAGENS DO USO DA SUPERFÍCIE TOPOGRÁFICA 3D EM PROJETOS URBANOS: UM ESTUDO DE CASO NA IMPLEMENTAÇÃO DA METODOLOGIA BIM.....	12
Wanderson de Andrade Simplício, Clebiana Aparecida da Silva e Angela Amorim de Sousa	
CONCURSOS EM HIS: ANÁLISE URBANA NO DISCURSO DE PROJETOS EM ÁREAS PERIFÉRICAS.....	23
Tiago Cavalcanti	
ESPAÇOS VERDES, JARDINS, ARQUITETURA VERDE NO PROCESSO DE MUDANÇA DO CONTEXTO DE CIDADE PARA PAISAGEM	33
Eliete de Pinho Araujo e Manuel García Docampo	
ESTUDO DE CASO REFERENTE AO PROCESSO DE GENTRIFICAÇÃO QUE PODE INTERFERIR DIRETA E INDIRETAMENTE NA SEGURANÇA PÚBLICA.....	41
Camila Thaina Herter Xavier, Carolina Alves Morimatsu, Yone Roberta de Souza e Prof. Dr. Gustavo Alexandre Cardoso Cantuária	
GENTRIFICAÇÃO URBANA E MOBILIDADE URBANA: SOL NASCENTE EM CEILÂNDIA CONECTADOS AO TRANSPORTE PÚBLICO	48
Bruna Montarroyos Brito e Lucas de Freitas Feijão	
GENTRIFICAÇÃO URBANA/AMBIENTAL: REFLEXÕES SOBRE O MODELO DE URBANIZAÇÃO NO BRASIL E VIENA VERMELHA	56
Victor Araujo Gomes	
INFLUÊNCIA DAS ÁREAS VERDES AO REDOR DAS ESCOLAS NO DESEMPENHO ACADÊMICO DOS ALUNOS DA REDE PÚBLICA DE ENSINO DO DISTRITO FEDERAL	64
Cleonice Nunes da Costa	
REVITALIZAÇÃO URBANA EM BIM: UMA ANÁLISE BIBLIOMÉTRICA.....	77
Clebiana Aparecida da Silva e Nathaly Sarasty Narváez	
SISTEMA DEFICIENTE DOS TRANSPORTES EM MOÇAMBIQUE: O CASO DA CIDADE DE MAPUTO.....	88
Helton de Felizberto Alexandre Tomás Jeque	

Sistema deficiente dos transportes em Moçambique: o caso da cidade de Maputo*

Deficient transport system in Mozambique: the case of the city of Maputo

Helton de Felizberto Alexandre Tomás Jeque**

Resumo

No momento que a maioria da população se encontra dependente dos transportes públicos, especialmente em Moçambique, estes ganham uma importância acrescida como instrumento principal de mobilidade da população. O transporte público tem um impacto profundo em vários elementos do dia-a-dia e podem ainda desempenhar um papel central na erradicação da própria pobreza. Este é o caso da cidade de Maputo. Diante das tendências atuais, este artigo propõe debruçar-se exatamente sobre o funcionamento do transporte público na capital moçambicana. A caracterização da cidade e da rede de transporte que a serve revelou indícios de dificuldade de adaptação dos sistemas às novas exigências e provou a necessidade premente de uma análise profunda do setor dos transportes públicos da cidade.

Palavras-chave: transportes públicos em Moçambique; pobreza em Moçambique; setor formal e informal inerentes aos serviços públicos em Moçambique.

Abstract

At a time when the majority of the population is dependent on public transport, especially in Mozambique, these are gaining greater importance as the main instrument for the mobility of the population. public transport has a profound impact on many elements of everyday life and can even play a central role in eradicating poverty itself. This is the case of the city of Maputo. Given the trends, this article proposes to look exactly at the functioning of public transport in the Mozambican capital. The characterization of the city and the transport network that serves it revealed signs of difficulty in adapting the systems to new requirements and proved the urgent need for an in-depth analysis of the city's public transport sector.

Keywords: public transport; poverty; formal and informal sector.

1 Introdução

Na cidade de Maputo há uma grande parte da população que não possui meio de transporte próprio e dependente dos transportes públicos para

* Recebido em 17/07/2023
Aprovado em 08/02/2024

** Mestrando em Território, Ambiente e Sociedade pela Universidade Católica de Salvador – Brasil. Licenciado em Gestão de Recursos Humanos pela Unitiva – Moçambique. Correio eletrônico: heltonjeque@gmail.com.

as suas deslocações diárias e mobilização. Perante a incapacidade do setor público em satisfazer as necessidades de transporte dos cidadãos, surgiram indivíduos que, por conta própria dedicam a este tipo de atividade. O aparecimento dos transportadores privados trouxe melhorias no acesso ao transporte público, o que permitiu que houvesse um crescimento urbano através do surgimento de bairros mais afastados do centro da cidade. Deste grupo, destacam-se os transportadores de semi colectivos ou “chapas” por serem o meio alternativo mais usado para o transporte de passageiros.

Na presente análise o transporte rodoviário semi-colectivo de passageiros “Chapa 100” é encarado como uma realidade social que envolve os residentes da cidade de Maputo. De acordo com Coulon (1979), essa dinâmica entre os transportadores privados e população local constitui uma forma de relação social que se registra neste setor de atividade. Este compreende um complexo de normas, os atores sociais, suas condutas sociais, que para nós configuram-se como uma realidade passível de uma análise sociológica, quer para perceber o seu contexto, quer para identificar e compreender as estruturas dos comportamentos sociais.

Para o alcance dos objetivos do presente artigo recorreu-se ao método bibliográfico, em que se analisa livros de autores, documentos públicos e relatórios. e por outro lado, se fará uma literatura comparativa à cidade de Salvador. Trata-se, portanto, de uma pesquisa qualitativa, com uma abordagem reflexiva em relação a cidade de Maputo.

A crise de transporte na cidade de Maputo acaba criando vários problemas de ordem social e o Estado deve intervir com medidas públicas de forma a evitar esta tensão sob pena de termos um sistema de transporte totalmente desorganizado, motivando acidentes públicos, mortes de cidadãos; aumento de inflação e de doenças contagiosas. Destarte o Estado não pode se manter neutro a essas situações.

De acordo com Berger e Luckman (2006), os mecanismos de controle social referidos pelos dois autores têm a ver precisamente com as normas de trânsito rodoviário que questionamos, como é que são dois subjetivamente percebidos pelos atores sociais, como condição social para a sua validade

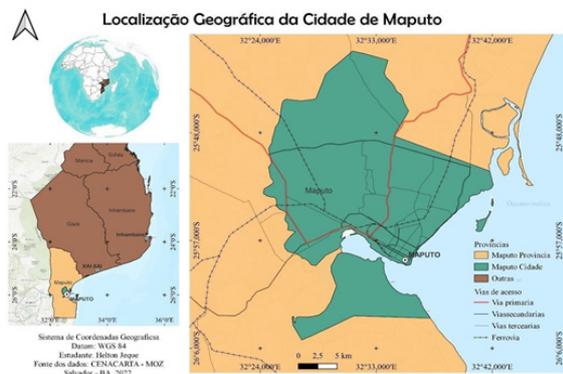
empírica, e para determinar que os atores sociais envolvidos orientem ou não suas condutas a partir deles. Berger e Luckman, afirmam que a vida quotidiana se apresenta como uma realidade interpretada pelos homens, e que subjectivamente dotam-na de sentido de modo a formar um mundo coerente.

Neste artigo, o foco centra-se nas experiências e percepções que os atores sociais envolvidos nesta realidade têm sobre os regulamentos do trânsito rodoviário. O desafio sociológico, para nós, configura-se no ato 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 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”.

2 Localização da área de pesquisa e caracterização de Moçambique e Maputo

Segundo o Inquérito Demográfico e de Saúde de Moçambique, publicado no ano de 2013 pelos Órgãos do Instituto Nacional de Estatística e Ministério da Saúde, o país Africano situa-se na faixa sul-oriental do continente, entre os paralelos 10°27' e 26°52' de latitude sul e entre os meridianos 30°12' e 40°51' de longitude oeste. Destaca-se ainda que Moçambique é limitado a norte pela Zâmbia, Malawi e Tanzânia, a leste pelo Canal de Moçambique e pelo Oceano Índico, a sul e oeste pela África do Sul e a oeste pela Essuatini e pelo Zimbábue, tendo ainda uma área de 799.390 km², dos quais 786.790 km² são terra firme, e 13.000 km² águas interiores.

Figura 1 – Localização Geográfica da Cidade de Maputo



Fonte: Cenacarta-Moz.

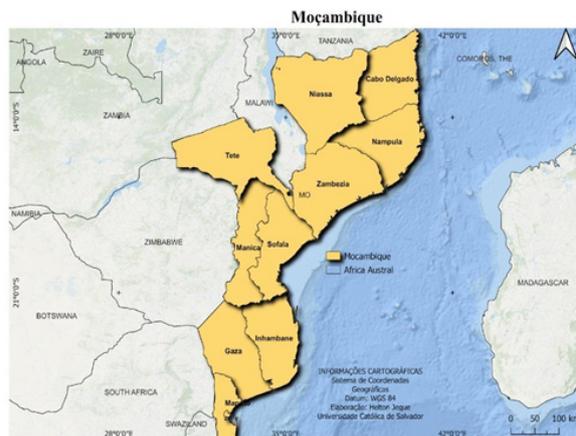
Maputo é a capital e a maior cidade de Moçambique. Localiza-se no sul do país, na margem ocidental da baía de Maputo. Os seus limites são: a norte, o distrito de Marracuene; a noroeste e oeste, a cidade da Matola; a oeste, o distrito de Boane; a sul, o distrito de Matutuine. A cidade de Maputo alberga o segundo maior porto da costa oriental de África, ao qual confluem três linhas ferroviárias ligando aos vizinhos Suazilândia, África do Sul e Zimbabué. A rede rodoviária permite a ligação aos dois primeiros países, por meio das Estradas Nacionais Números 4 e 5 – EN4 e EN5 –, e o resto de Moçambique por meio da Estrada Nacional N1. Em termos de ligações aéreas, Maputo é servida pelo Aeroporto Internacional de Maputo. Como capital da república, Maputo alberga ainda as instalações do governo, das representações diplomáticas e dos principais organismos internacionais. Além disso, sua localização no extremo sul do país por prover de acesso marítimo à África do Sul continua a favorecer a ligação com os países limítrofes, em detrimento da integração nacional, ver o Plano de Estrutura Urbana do Município de Maputo (2008).

O país possui a leste 2.470 quilômetros de ligação com o Oceano Índico, o que se revela de fundamental importância econômica e geopolítica, visto que diversos países vizinhos situados no interior do continente dependem das rodovias e portos moçambicanos para obterem acesso ao litoral (PERMB, 2017).

Deste modo, Maputo – localiza se na margem ocidental da Baía de Maputo, no extremo sul do país, perto da fronteira com a África do Sul e, da fronteira com a Essuatini não é apenas a capital política e maior cidade de Moçambique, mas também

o principal centro financeiro, corporativo e mercantil do país, reunindo múltiplas infraestruturas, atividades econômicas, serviços médicos, educacionais, além de sediar as grandes organizações comerciais e políticas do país. Fatores que refletem na produção local responsável por mais de 20% do Produto Interno Bruto (PIB) moçambicano (Moçambique, 2017). Entretanto, vale destacar, este crescimento é acompanhado pela ampliação das desigualdades sociais e não se traduz em oportunidades concretas de emprego e renda para parcela significativa da população, que encontra grandes dificuldades para obter condições dignas de vida. Fatores estes que se expressam nos indicadores sociais de Maputo – e de todo o país – apontando para que mais de 50% da população vive abaixo da linha da extrema pobreza (PNUD, 2016).

Figura 2 – Localização Cosmológica de Moçambique



Fonte: Centro Nacional de Cartografia e Teledetecção, Cenacarta.

3 A crise de transporte na cidade de Maputo

Os sistemas de transportes coletivos são, sem dúvidas, elemento essencial a qualquer grande cidade no mundo e em Maputo, capital moçambicana, isso também ocorre. Com seus 1.194.121 habitantes – ou ainda quase 2 milhões, caso seja levado em consideração a conurbação urbana com distritos vizinhos, como Matola – Maputo se expandem a um ritmo anual de crescimento de aproximadamente 1,3%, necessitando, desta forma, de um atendimento qualificado para atender a grande demanda (PEMM, 2010). Todavia, ao que se ob-

serva, na realidade, este significativo crescimento não é acompanhado pela ampliação da oferta do serviço e, ainda menos, pela evolução da qualidade deste, que se apresenta de forma muito peculiar e causa estranheza e espanto, até mesmo em quem está acostumado com o caótico e deficitário transporte público das grandes metrópoles brasileiras. Neste sentido, estabelecendo uma base hipotética comparativa sobre os desafios em questão, recorre-se ao Plano Estratégico do Município de Maputo (PEMM, 2010), o qual aponta que naquele ano havia apenas 85.016 veículos particulares circulando pela cidade, o que representa uma relação média de 1 automóvel.

Para cada 14 pessoas. Sendo assim, comparando-se com uma já problemática metrópole mundial – no que diz respeito ao transporte público urbano – destaca-se em São Paulo, a qual possuía no ano de 2014, aproximadamente 8 milhões de veículos, montante que representava uma relação aproximada de 1 automóvel para cada 2,03 motoristas (IBGE, 2017). Desta forma – ressaltando-se que os problemas de mobilidade urbana estão muito distantes de serem exclusivamente ligados à média de automóvel particular por habitante – tem-se, com base nos dados apresentados e frente aos já conhecidos problemas da metrópole brasileira, que os desafios de Maputo são ainda maiores, visto que a demanda por um transporte público extremamente ineficaz é cerca de 680% maior que na metrópole paulista. Sendo assim, a Empresa Municipal de Transporte Rodoviário de Maputo (EMTPM) surge como a entidade responsável pela oferta de transporte coletivo realizado por ônibus na região da capital moçambicana, incluindo os municípios conurbados de Matola e arredores. Fundada, ainda no período colonial – no ano de 1936 – porém sob administração privada, a empresa era composta naquele momento por 16 autocarros (EMTPM, 2017).

Figura 3 – A demanda de ônibus na cidade Maputo



Fonte: Amandio-borges.

A carência dos transportes públicos urbanos e a incapacidade do Estado em responder à demanda de transporte dos cidadãos fez com que por iniciativa própria, alguns indivíduos tomassem de assalto o mercado de transporte e exercer as atividades em condições precárias. A precariedade em alusão consiste na má condição ou estado dos veículos (uso de veículos de caixa aberta onde as pessoas sentavam em cima de taipas, expostos ao sol, chuva, poeira e vento); e má conduta dos cobradores (desrespeito à lotação máxima, culminando assim com a superlotação obrigando os passageiros a viajarem apertados, o uso de palavras injuriosas proferidas pelos cobradores e dirigidas aos utentes contra os mesmo), frequência de roubos, poluição sonora, restrição de pessoas corpulentas no chapa, e a atribuição do “chapa 100” a responsabilidade de protagonizar acidentes pelo excesso de velocidade (Colaço, 1998).

A problemática do transporte semi colectivo na cidade de Maputo está sendo discutida desde os anos 90 por autores, tais como João Carlos Colaço, ao abordar este tema na revista especial de estudos moçambicanos “Mentalidade de Chapa 100 na cidade de Maputo”, revela que o “chapa 100” surge na cidade de Maputo nos anos 80 nos públicos urbanos acompanhado de relativo crescimento populacional e a incapacidade do Estado de responder às necessidades impostas pelos habitantes desta urbe.

Figura 4 - Chapa 100



Fonte: João-Stacciarini-2.

Segundo o autor os primeiros protestos contra a maneira que eram transportadas as pessoas, os meios de comunicação chamavam atenção às autoridades governamentais para tomarem a peito este problema tendo em conta as formas como eram transportados os passageiros.

4 Condições de trabalho, “chapa 100”, autocarros caminhões caixa aberta, vulgo My Love

Deste modo os apelos dos meios de comunicação sobre as formas “desumanas” de carregamento de passageiros, exemplo o uso de carros de caixa aberta denominado pela população *My Love*, não respeito a lotação da viatura, violação dos direitos humanos dos passageiros e entre outros etc.

Figura 5 - My love



Fonte: Alliance /Photoshoot/ M.vombe.

As condições de transporte de passageiros foram melhorando gradualmente, por exemplo, apa-

recimento de chapas cobertas de lona, de minibus de 30 lugares e posteriormente de 15.

Com o surgimento dos transportes semi colectivos urbanos, houve um novo estilo de vida dos cidadãos, as longínquas distâncias que antigamente eram percorridas a pé, passaram a ser percorridas com o recurso ao “chapa 100”, autocarros ou então My Love, principalmente no horário de ponta.

Infelizmente, a situação tende a se agravar com enchentes em paragens ou terminais rodoviários, tornou-se acontecimento comum. Devido ao déficit de transportes procura-se por soluções alternativas pelos utilizadores, alternativas estas que são a aderência aos veículos para transporte de cargas, vulgo “My Love” primeiro o que constitui um transporte inadequado para pessoas que colocam estas em condições de risco. Devido a essa problemática de transporte, dos perigos que oferece a população e também daqueles motoristas de carros particulares que chegam a fazer chapa também, eles dão carona vulgo “boleia cobrando” valores de ônibus isso também oferece perigo, envolve raptos, tráfego de pessoas, assaltos entre outros, fora que é uma forma de renda que os particulares arranjaram no meio desse sofrimento ou então dessa problemática de transporte que o país em particular a cidade de Maputo enfrenta.

Contudo, caminhões, e carrinhas de caixas abertas “My Love” são transportes alternativos não aprovados pelas entidades responsáveis e reguladoras dos transportes públicos, usado em horas de ponta como resposta a não cobertura das necessidades de transporte.

O Decreto n.º 11/2009 de 29 de maio sobre o Regulamento de Transportes em Automóveis, aprovado pelo Conselho de Ministros, tem como um dos objetivos organizar o sistema de transporte rodoviário nacional para garantir maior circulação de pessoas e bens. Apesar de haver esta legislação específica para a operacionalidade do sistema de transportes, detectaram-se aspectos relevantes que retratam as fragilidades e as lacunas apresentadas no regulamento, assim como aspectos importantes a considerar que visam tornar o sistema de transporte mais sustentável para os utilizadores.

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 setor de atividade depararam-se com fortes resistências e, por se tratar de uma 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 setor informal, por meio de mecanismos de mercado, no que diz respeito à qualidade, regulamentação e fiscalização para que se torne integrante de uma estratégia de serviços de transportes urbanos. Constatações semelhantes encontram-se em Araújo. Deste modo o autor, afirma que o serviço de transporte público prestado em Maputo é ineficaz, inadequado e, a relação custo/eficiência é fraca. A maioria das viaturas usadas é inadequada para o fim a que se destina. Encontra-se em mau estado de conservação. 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, se o Estado não 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).

O mesmo autor 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 vêem na necessidade de cortar na manutenção dos oito 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 atual dos transportes públicos urbanos é de profundo descontentamento de todos os 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 “Chapas” 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, essa 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, refletem as abordagens dominantes sobre o setor do transporte público e em particular o transporte rodoviário semi-colectivo de passageiros. Este roteiro bibliográfico demonstra que o setor 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, 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 atividade. Mosca (2010), por exemplo, chegou a considerar que as formalidades e a informalidade no transporte pú-

blico 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 do autor mesmo é corroborada por Nathan, quando este afirma que, em Moçambique, o setor 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 informar 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 de um 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 acarreta consigo maiores problemas de cariz social, decorrentes da concorrência desenfreada com que esta atividade 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 (Araújo, 2010; 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 acidental dos acontecimentos, encontram-se as causas mais profundas que os explicam (Aron, 2002). Visto que a Sociologia estuda 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.

5 Transporte ferroviário na cidade e província de Maputo

Nos últimos anos, a demanda por transporte ferroviário de passageiros aumentou. Os CFM têm respondido a estas necessidades, ajudando a aliviar o sofrimento de milhares de cidadãos que diariamente procuram estes serviços. No que diz respeito ao atual sistema ferroviário do sul, os CFM operam diariamente trens de passageiros nas rotas de Goba, Ressano Garcia e Limpopo. Para além dos serviços de longa distância, a empresa opera serviços interurbanos de passageiros que ligam a cidade de Maputo e Matola-Gare e Marracuene, permitindo a deslocação de milhares de pessoas e bens. Os utentes acabam tendo vários benefícios ao procurar os serviços que a CFM disponibiliza tais como poupando tempo e dinheiro.

Infelizmente o sistema ferroviário ainda é meio arcaico, porque o motor do trem, (comboio) é a combustível isso impossibilita a rapidez do mesmo. A CFM tem escassez de vagões e das linhas feiras isso possibilita a enchente dos passageiros na hora do pico, infelizmente os passageiros acabam viajando em péssimas condições devido à lotação uns ficam na porta dos banheiros outros no corredor.

A urbanização da cidade e província de Maputo, não é eficiente para os utentes aderirem aos serviços prestados pela CFM, os passageiros devem percorrer distâncias longas para chegar a estação, isso tudo acontece porque as estações ficam distantes das terminais rodoviários (CFM, 2018).

6 Considerações finais

A sociedade moçambicana encontra-se com grandes problemas relacionados ao transporte público urbano e uma das cidades que não consegue solucionar este problema é a cidade de Maputo. Ao que transparece, existem questões estruturais como a informalidade, corrupção, sucateamento, tráfego intenso de automóveis, vias pouco sinalizadas, esburacadas ou até mesmo não asfaltadas, além de semáforos que não se entendem e cobradores, motoristas e passageiros que, diariamente, se colocam em desentendimento e discussões, indicadores de um ambiente tenso, emblemático e segregador.

A crise econômica e financeira atualmente vivida pelos transportes públicos do Maputo deriva não só da deficiente situação herdada da anterior companhia e da excessiva intervenção do Estado nas suas atividades, como, e sobretudo, de uma inadequada gestão da atividade de transporte por parte daquela. As dificuldades da empresa em gerar fundos pelo menos para a reposição dos meios básicos resultam, em grande medida, de uma ineficiente utilização de recursos e da ineficaz orientação das suas atividades.

Para amenizar este problema será necessário a contratação de empresas privadas e criar um sistema em que o Estado possa fazer um controle de tráfego, mapear a lotação dos ônibus e trens para criar políticas públicas que amenizem o problema. Por outro lado, deve criar um Sistema Único de Transporte, para garantir o direito ao acesso transporte digno. Ademais, promover a intermodalidade: as possibilidades de usar vários meios de transporte no trajeto, melhorar a infraestrutura de calçadas e ruas para garantir a acessibilidade, ampliar as vagas de emprego nas quebradas para reduzir os deslocamentos, melhorar o acesso à internet para uso de aplicativos que digam quando o ônibus vai passar ou para acessar carros por aplicativo, ouvir mais a população periferias para buscar as soluções.

Referências

ARAÚJO, A. R. A. *Estudo do funcionamento dos transportes públicos em Maputo e desenvolvimento de ações de*

melhoria. Porto: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 2010.

ARON, Raymond. *As etapas do pensamento sociológico*. São Paulo: Martins Fontes, 2002.

BALASUBRAMANIAN, Nathan; WILSON, Brent G. Games and simulations. In: SOCIETY FOR INFORMATION TECHNOLOGY AND TEACHER EDUCATION INTERNATIONAL CONFERENCE. *Proceedings* [...], 2006. v. 1.

BERGER, P.; LUCKMAN, David. *A construção social da realidade: tratado de sociologia e conhecimento*. Rio de Janeiro: Editora Vozes, 2004.

BUCHILI, Beatriz da Consolação Mateus. *O pluralismo jurídico e a realidade sociocultural de Moçambique*. 2006. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2006.

CHABAL, P.; DALOZ, J. P. *Africa works: disorder as political instrument*. Oxford: James Currey Indiana University Press, 1999.

COLAÇO, João. Mentalidade “Chapa 100” na cidade de Maputo. *Estudos Moçambicanos*, Maputo, n. esp., 1998.

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

EMTPM. Empresa Municipal de Transporte Rodoviário de Maputo. *A nossa história*. 2017. Disponível em: <http://emtpm.co.mz/index.php/emtpm/nossa-historia>. Acesso em: 10 maio 2023.

GIDDENS, Anthony. *Novas regras do método sociológico*. 2. ed. Lisboa: Gradiva, 1996.

IBGE. *Cidades*. São Paulo: Saraiva, 2017. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/v4/brasil/sp/sao-paulo/panorama>. Acesso em: 08 maio 2023.

INE. Instituto Nacional de Estatística. *Inquérito demográfico e de saúde de Moçambique*. Calverton, 2011. Disponível em: <https://dhsprogram.com/pubs/pdf/fr266/fr266.pdf>. Acesso em: 14 maio 2023.

MOÇAMBIQUE. *Portal eletrônico do Governo de Moçambique*. 2017. Disponível em: <http://www.portal-dogoverno.gov.mz/>. Acesso em: 11 maio 2023.

MOSCA, João. Pobreza, economia “informal”: informalidades e desenvolvimento. In: BRITO, L.; BRANCO, C. N. C.; CHICHACA, S.; FRANCIS-

CO, A. *Pobreza, desigualdade e vulnerabilidade em Moçambique*. Maputo: IESE, 2010. cap. 4.

OLIVEIRA, José Jayme de Macêdo. *Código Tributário Nacional: comentários, doutrina, jurisprudência*. São Paulo: Saraiva, 2010.

PEMM. *Plano Estratégico do Município de Maputo (2010)*. Governo Municipal de Maputo, 2010. Disponível em: <http://www.cmmaputo.gov.mz/>. Acesso em: 14 maio 2023.

PERMB. *Portal da Embaixada da República de Moçambique no Brasil*. Disponível em: <http://www.mozambique.org.br/>. Acesso em: 25 maio 2023.

PNUD. Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. *Relatório do desenvolvimento humano*. Nova Iorque: ONU, 2016.