

Fatores de roubos em camiões de carga na Localidade de Caprizanje, Distrito de Moatize, em Tete (2015-2020)

Lucas Evaristo Cuaguazina *

ORCID iD <https://orcid.org/0000-0001-7692-9842>

Rodrigues Nhiumane Cumbane **

ORCID iD <https://orcid.org/0000-0002-3642-0715>

RESUMO: O artigo investiga os fatores da ocorrência de roubo de carga em veículos pesados de mercadoria em Caprizanje, Distrito de Moatize, Província de Tete, entre 2015 e 2020. O estudo seguiu uma abordagem qualitativa através de aplicação de técnicas de pesquisa bibliográfica, documental, entrevista e observação com uma amostra de 25 elementos, de entre condutores de veículos pesados de mercadoria, membros da Polícia da República de Moçambique do Comando Distrital de Moatize e lideranças da localidade de Caprizanje, escolhidos de forma intencional com base na adequação do seu perfil aos objetivos da pesquisa. Três fatores-chave explicam o problema: a existência de uma subida bastante íngreme na via, a fraca proteção policial e a vulnerabilidade socioeconômica da população local com escassez de meios de sobrevivência. A pesquisa recomenda o incremento de patrulha policial apeada e a motorizada, de forma ostensiva, no cume da montanha, a montagem de postos fixos temporários ao longo do trecho crítico do aclave, e a adoção de pontos focais de segurança junto das comunidades. Em adição a essas medidas recomenda-se a adoção de políticas de desenvolvimento local através de projetos de geração de emprego para jovens.

PALAVRAS-CHAVE: Roubo De Carga; Veículos Pesados De Mercadoria; Caprizanje.

Theft factors in cargo trucks in the Locality of Caprizanje, District of Moatize, in Tete (2015-2020)

ABSTRACT: The paper investigates the factors of occurrence of cargo theft in heavy goods vehicles in Caprizanje, Moatize District, Tete Province, between 2015 and 2020. The study followed a qualitative approach by applying bibliographic, documental, interview and observation research techniques with a sample of 25 elements, among drivers of heavy goods vehicles, members of the Police of the Republic of Mozambique of the District Command of Moatize and leaders of the locality of Caprizanje, intentionally chosen based on the adequacy of their profile to the research objectives. Three key factors explain the problem: the existence of a very steep climb in the road, the weak police protection and the socio-economic vulnerability of the local population with scarce means of survival. The research recommends increasing the police patrol on foot and motorised vehicles, setting up temporary fixed posts along the critical stretch of the climb at the Massama weighbridge, and adopting security focal points in the communities. In addition to these measures, it is recommended the adoption of local development policies through projects to generate employment for young people.

KEYWORDS: Cargo Theft; Heavy Goods Vehicles; Caprizanje.

* Funcionário Público do Ministério do Interior – Membro da Polícia da República de Moçambique. Mestre em Ciências Policiais na ACIPOL e Licenciado em Ciências da Educação - Ensino de Matemática com habilitações em Informática, na antiga Universidade Pedagógica de Moçambique (UP) - Delegação de Tete. E-mail: lucascuaguazina@gmail.com

** Docente da Academia de Ciências Policiais (ACIPOL) em Maputo, Moçambique. Doutor em Território, Risco e Políticas Públicas pela Universidade de Lisboa, Coimbra e Aveiro em Portugal; Mestre em Administração Pública, na Área de Especialização em Políticas Públicas pela Universidade Joaquim Chissano em Maputo e Licenciado em Ciências Policiais pela ACIPOL. E-mail: manyune@gmail.com

Zifukwa zakuba pamagalimoto onyamula katundu ku Locality of Caprizanje, District of Moatize, ku Tete (2015-2020)

Nkhaniyi ikufufuza zomwe zachititsa kuti kubedwa kwa katundu m'magalimoto olemera kwambiri amalonda ku Caprizanje, m'boma la Moatize, m'chigawo cha Tete, pakati pa 2015 ndi 2020. Kafukufukuyu adatsata njira yabwino yogwiritsira ntchito mabuku, zolemba, zoyankhulana ndi zowonera ndi mphunzitsi wa Zinthu za 25, pakati pa oyendetsa magalimoto olemera kwambiri, a Police of the Republic of Mozambique of the District Command of Moatize ndi atsogoleri adera la Caprizanje, osankhidwa mwadala potengera kukwanira kwa mbiri yawo ku zolinga za kafukufukuyu. Zinthu zitatu zazikuluzikulu zikufotokozera vutoli: kukhalapo kwa kuwonjezeka kwakukulu kwa magalimoto, kusowa kwa chitetezo cha apolisi komanso chiwopsezo cha chikhaliwe cha anthu ndi zachuma cha anthu am'deralo ndi kusowa kwa njira zopulumutsira. Kafukufukuyu akuwonetsa kuti apolisi okwera okwera komanso oyenda ndi magalimoto, makamaka pamwamba pa phirilo, kukhazikitsa malo osakhalitsa m'matanthwe ovuta, ndikukhazikitsa malo otetezedwa m'madera onse.

MAWU OSAKIRA: Katundu Wabedwa; Magalimoto Olemera Amalonda; Zopusa.

Introdução

A criminalidade como um fenômeno social existe em qualquer País, afetando tanto as áreas rurais como as urbanas, aliás, Rosa (2015) conclui que apesar da criminalidade ser mais saliente no meio urbano não é um problema exclusivo das cidades, pois, antes de outros atrativos, a ocorrência de crimes está dependente da existência e interação de pessoas num dado lugar. É nesta ordem de ideia, que esta pesquisa estuda os fatores de roubo de carga em veículos pesados de mercadoria na Localidade de Caprizanje, Distrito de Moatize, Província de Tete, no intuito de contribuir na compreensão do problema e propor medidas policiais de intervenção sobre o problema.

O estudo baseia-se do conhecimento da Criminologia Ambiental para fundamentar a origem do crime de roubo de carga em veículos no local em referência, com a assunção de que se enquadra no triângulo do evento criminal, em que o crime resulta da coincidência de três fatores no tempo e no espaço, nomeadamente: a presença de um potencial criminoso, um alvo apropriado e ausência de um guardião capaz de impedir o fato criminal. A proposta de medidas de intervenção sobre o problema focaliza-se na redução de oportunidades, segundo a Teoria da Prevenção Situacional (Elias, 2008).

Santos (2016) revela que um dos fatores que pode condicionar a ocorrência de crimes no espaço público e os níveis de segurança é a disposição física da via pública. Aliás, Ferreira e Martins (2009, p.4), igualmente, acreditam na existência de uma ligação entre o comportamento criminal e o ambiente físico social, pois, “o crime não deve ser visto como um ato isolado e casual”, mas sim, um ato inserido num contexto espácio-social de interação humana.

Segundo Merton (1970), a motivação para o crime resulta da procura do sucesso a qualquer custo. Pode se entender o sucesso como sendo a satisfação das necessidades que afligem ao criminoso. Portanto, a vontade decorre da impossibilidade do indivíduo alcançar as metas desejadas, como por exemplo, o êxito econômico, em virtude de fatores sociais que impedem a sua realização. Carvalho (2005) argumenta que, o crime é fruto de uma decisão econômica, ou seja, o delinquente faz um cálculo das vantagens que pode obter com o delito. Na mesma perspectiva, Ariza (1998) salienta que, quando um delinquente identifica, numa certa circunstância, indícios que denotam oportunidade para o cometimento de um crime, decide, racionalmente, sobre a sua prática.

Segundo Santos (2016, p.55), a teoria de controlo fundamenta que “todo o indivíduo é um criminoso em potencial, e o que define a ação criminosa são as oportunidades favoráveis à sua prática, sendo as estratégias de controlo que dificultam a maioria das pessoas de praticar o crime”. Prossegue Santos (2016) citando Freitas (2004) que aqueles que praticam o crime fazem-no aproveitando-se das fragilidades das autoridades em manter a vigilância do ambiente. Foi a partir da teoria de controlo que emergem teses dão importância ao espaço como fator de interesse na dinâmica da criminalidade, é o caso da teoria de prevenção situacional do crime, segundo a qual, o crime pode ser prevenido de duas formas: reduzindo as oportunidades presentes no espaço que favorecem a sua perpetração e aumentando os riscos para o criminoso no que se refere à prática da ação criminosa (Santos, 2016).

Para Alberto (2014, p. 22) a criminalidade que se verifica na cidade de Maputo, em Moçambique, deve-se à desproporção entre o crescimento populacional e as medidas de segurança adotadas pelas autoridades. Conforme Santos (2016), desde o século XIX cientistas debruçam-se sobre o estudo do crime, procurando compreender porque é que as pessoas se desviam do caminho da lei e que medidas são eficientes para a sua redução. Apesar de não haver consenso nos estudos criminológicos, há unanimidade de que, o crime é explicado por uma variedade de fatores, de natureza diversa, pelo que, o seu combate implica uma análise multifatorial. Cumulativamente, são apontadas como alguns dos fatores da criminalidade: as desigualdades sociais, a desestruturação familiar (famílias monoparentais), a pobreza (os pobres ingressam no crime porque não têm nada a perder), a riqueza (os ricos cometem crimes porque a confiança na impunidade faz com que se sintam livres de qualquer controlo) (Santos, 2006).

Desde a Ponte Kassuende, em Benga (limite com a cidade de Tete) até Zóbuè sede (fronteira com Malawi), é um troço de cerca de 122 km de distância, sendo que, na zona de Caprizanje, em Nhambulu, ocorrem roubos de mercadoria em veículos pesados de carga. De acordo com o Comando Distrital da Polícia da República de Moçambique (PRM) em Moatize, no período de 2015 a 2020, foram registados, em Caprizanje, 35 casos de roubo de carga em veículos pesados. Segundo a mesma fonte, os roubos ocorrem, durante o período noturno, em troços com aclives acentuadas.

Com vista a combater os roubos de mercadorias em camiões, a P.R.M. tem adotado algumas medidas operativas. Inicialmente introduziu-se escoltas de veículos vulneráveis a roubos, dependendo da solicitação de cada condutor, segundo a sua avaliação de risco. A solicitação era manifestada de forma voluntária, parando no Posto antes de escalar a subida e expor o interesse de escolta.

Depois incrementou-se o patrulhamento motorizado particular (motorizadas individuais dos membros), por ser difícil escalar o aclive a pé, fazendo vai e vem.

A outra medida adotada pelas autoridades policiais foi a mudança da localização do Posto Policial, do meio da comunidade, para baixo da montanha onde ocorre o problema, na suposição de que iria se garantir melhor controlo e pronta intervenção. A outra medida tomada foi a fiscalização de trânsito através da realização de algumas operações bruscas de patrulha motorizada. Apesar da adoção das medidas mencionadas, o problema prevalece, o que justifica este diagnóstico com vista a identificar os fatores-chave sobre os quais se pode intervir. Assim, o presente estudo partiu da seguinte pergunta: *Quais são os fatores de roubo de carga em veículos pesados de mercadoria em Caprizanje?*

A realização desta pesquisa pode ser explicada em, pelo menos, três perspetivas: pessoal, académico e social. No âmbito pessoal, o mesmo surgiu do trabalho de fim do curso de Mestrado Profissional em Ciências Policiais na Academia de Ciências Policiais (ACIPOL), em Maputo, Moçambique. No campo académico, este é mais um contributo ao desenvolvimento das ciências policiais, parte da missão da ACIPOL, no âmbito das suas atribuições. Na área social, espera-se que a pesquisa venha reverter a situação e consequentemente contribuir para a segurança e bem-estar do grupo alvo, em particular, e da sociedade, em geral.

Referencial Teórico

Nesta secção apresenta-se o referencial teórico relativo à pesquisa e fundamento da teoria de convergência dos elementos essenciais de delito, como condição fundamental da criminalidade. Assim, o suporte da abordagem da gênese da criminalidade do local em análise é a criminologia ambiental, baseada no modelo de prevenção situacional, que nos parece mais eficaz e menos oneroso para as circunstâncias objetivas do caso em diagnóstico. Este modelo dá ênfase ao retorno da vigilância, da atividade policial e ao controlo social do crime, porque entende que o delito é oportunista e fruto de uma conjugação circunstancial de fatores.

A Teoria da Criminologia Ambiental

Esta teoria dá mais ênfase ao ambiente e aos fatores nele associados. Segundo Brantingham e Brantingham (1981), o crime comporta quatro elementos essenciais: o ofensor, o alvo, a lei e o local, sendo que a sua ocorrência pressupõe a confluência dos mesmos, no espaço e no tempo. A Criminologia Ambiental considera que o local onde o crime ocorre, pode ter características criminógenas e não apenas o ofensor e o alvo (Wortly & Mazerolle, 2008). Esta posição significa que o lugar de ocorrência pode afetar o tipo de crime e o seu *modus operandi*. O uso da Teoria Ambiental nesta pesquisa justifica-se pela necessidade de compreender como as características de aclave acentuado do troço de Caprizanje podem influenciar a ocorrência de roubos de carga em caminhões que circulam naquele espaço físico e que medidas podem ser adotadas para uma melhor intervenção sobre o problema.

Assim, torna-se pertinente fazer uma abordagem sintética das teorias de escolha racional, das atividades rotineiras e de prevenção situacional, que fazem parte da Criminologia Ambiental e se relacionam com o nosso objeto de estudo.

a) *Teoria das atividades rotineiras*

Na visão de Cohen e Felson (1979), o fator determinante para a ocorrência de crime não é a presença de criminoso motivado, mas a oportunidade adequada para tal. Estes autores alertam que, deve-se presumir que sempre haverá indivíduos, na sociedade, com diferentes graus de motivação e aptidão para cometerem crimes, a depender das oportunidades e de uma avaliação racional dos riscos e de recompensa.

Baseado na premissa da condição fundamental da criminalidade, Rossmo (2000) equacionou a estrutura da oportunidade da seguinte forma:

$$\text{Crime} = (\text{ofensor} + \text{alvo} - \text{guarda}) (\text{local} + \text{tempo})$$

Deste modo, por muitos ofensores motivados que existam num certo lugar e tempo, mesmo que encontrem um alvo desejado, se o local não for adequado ou se houver presença de pessoas, estes nunca poderão levar a cabo os seus intentos. Portanto, o controlo social tem grande influência na prevenção da criminalidade. Um alvo com um guarda eficaz é menos provável de ser atacado por um agressor potencial. Se o guarda estiver ausente, for fraco ou corrupto, pouca proteção prestará para o alvo, o que aumenta a probabilidade de ocorrência de crime. Por conseguinte, com base nesta tese, pode se aferir algumas fragilidades nas medidas policiais, até então, aplicadas localmente.

b) A Teoria da escolha racional

Esta teoria defende que o crime é uma ação racional realizada por pessoas normais como resposta a certas circunstâncias, como fatores econômicos (renda familiar, emprego), aspetos sociodemográficos, assim como oportunidades e indutores situacionais. O ofensor avalia a relação de custos e benefícios da ação criminosa e decide se vale a pena ou não (Dassan, 2016, pp. 394-397).

c) Teoria de Prevenção Situacional

Conforme Dassan (2016, pp. 398-399), a prevenção situacional é uma vertente criminológica que se ocupa na análise das circunstâncias e procedimentos inerentes à prática de determinados crimes, com objetivo de preveni-los ou dificultá-los com maior eficácia, caracterizada pelo incremento da vigilância policial nos locais mais propensos. O quadro da prevenção situacional implica o envolvimento de medidas de redução de oportunidade criminosa e garantir a rutura da cadeia que permite ao ofensor motivado cruzar com uma vítima interessante sem qualquer vigilância, obedecendo o seguinte vetor: *1 - Incrementar o esforço necessário para a prática do delito; 2 - Minimizar as recompensas do delito; 3 – Aumentar as probabilidades de ser neutralizado.* Este vetor é importante na proposta de medidas alternativas a serem adotadas para o controlo dos roubos de mercadorias em caminhões de carga em Caprizanje uma vez identificados os fatores-chave sobre os quais se deve atuar.

Metodologia

A realização desta pesquisa seguiu a abordagem qualitativa através das técnicas de pesquisa bibliográfica, análise documental, entrevista e observação. A escolha do método qualitativo justifica-se pela sua flexibilidade e possibilidade de fornecer ao pesquisador uma visão privilegiada da realidade, captando assim questões do processo

social e ambiental que explicam o problema estudado. Aliás Denzin e Lincoln (2000, p.1), defendem que a pesquisa qualitativa, ao envolver uma abordagem interpretativa e naturalista do objeto de estudo, estudar fenómenos no seu cenário natural, buscando compreender e interpretar o problema como é percebido.

O trabalho de campo abrangeu 25 elementos selecionados intencionalmente, nomeadamente: Chefe de Operações do Comando Distrital de Moatize, Chefe do Posto Policial, Chefe da Localidade, Líder Comunitário e Agente patrulheiro, todos de Caprizanje e motoristas de veículos pesados de mercadoria interpelados na Báscula de Mussacama, onde era fácil contactá-los por ser o local de passagem e paragem obrigatória, para efeitos de pesagem de carga.

Na consulta bibliográfica buscou-se a fundamentação teórica e o estado da arte sobre o tema com base na leitura de livros e artigos científicos do campo da pesquisa, enquanto a pesquisa documental consistiu na recolha e análise de documentos policiais como os planos operativos e as escalas de serviço. A entrevista foi estruturada com questões abertas dirigidas ao pessoal selecionado e focadas na compreensão da dinâmica do crime de roubo de carga em veículos de mercadoria. A observação simples foi aplicada para verificar as características do ambiente, do dia-a-dia, referentes à frequência de pessoas, viaturas e patrulha policial no troço estudado.

A crítica dos dados baseou-se na análise de conteúdo que, de acordo com Bardin (2006, p.38), é uma associação de técnicas de estudo profundo das comunicações, que utiliza procedimentos sistemáticos e objetivos para decifrar o significado das mensagens, a fim de deduzir, de forma lógica, os conhecimentos relativos ao objeto de pesquisa, com base em determinados indicadores.

Apresentação, Análise e Discussão dos Resultados da Pesquisa

Nesta secção faz-se a apresentação, análise e discussão dos resultados da pesquisa, buscando-se as manifestações do problema resumido na questão de partida sobre: quais são os fatores do roubo de carga em veículos pesados de mercadoria em Caprizanje? A discussão considerou a sensibilidade tripartida dos atores-chave, nomeadamente: liderança da localidade, a Polícia e uma parte de motoristas cujo papel oscila entre vítimas e cúmplices do crime.

Características da zona de Caprizanje

Caprizanje é uma localidade da zona rural do Distrito de Moatize, que é atravessada pela Estrada Nacional nº 7 que permite a ligação da Beira ou Zimbabwe e passa pela capital provincial de Tete e vai até ao Malawi. A estrada passa por uma montanha chamada Nhambula mais conhecido por Caprizanje, onde virou ponto de atenção ao nível do corredor de Tete-Zóbuè desde o incidente de explosão de um camião-cisterna de combustível matando 115 pessoas em Novembro de 2016.

Dados colhidos localmente, indicam que Caprizanje tem uma população estimada em cerca de 33.756 habitantes. Deste universo 14.264 são adultos e jovens, dos quais apenas 55 são funcionários públicos e o resto sobrevive da agricultura itinerante. Possui um orfanato com 27 crianças órfãs de pais vítimas de incêndio na explosão de um camião cisterna de combustível, no caso já relatado e conhecido como tragédia de Caprizanje (Entrevistado TK11, 11 de Julho de 2020).

Fatores dos roubos de mercadorias em camiões de carga

Da observação *in loco* deu para perceber que há uma conjugação de fatores no problema de roubo de mercadorias em camiões de carga em Caprizanje. Um dos fatores-chave é o relevo da região caracterizada por montanhas e um aclive no troço da via pública onde o problema acontece.

Tanto as lideranças locais como as autoridades policiais e motoristas entrevistados assumem fragilidades e dificuldades, de entre as quais, relacionadas com as características geofísicas do local.

Em relação à segurança, a Localidade tem registado alguns casos de roubos de carga lá na subida, praticados por cidadãos malawianos e moçambicanos. Mas para além de roubos de cargas em camiões, na povoação, registam-se também roubos de gado bovino, caprino e ovino, cometidos por jovens locais (Entrevistado TK15, de 15 de Julho de 2020).

As lideranças comunitárias consideram que a Localidade de Caprizanje é vulnerável à fome, havendo muita dependência de agricultura de subsistência, nem sempre possível devido à escassez de chuva, facto que, na sua ótica, pode contribuir para o envolvimento das pessoas em atos criminais em busca de sobrevivência.

Há muita fome na zona, os jovens andam de qualquer maneira, a depender da machamba, quando não há chuva tudo fica complicado (Entrevistado TK17, de 17 de Julho de 2020) .

Os depoimentos indiciam algum desequilíbrio entre as condições existentes e as necessidades básicas de sobrevivência. Viana (2016), argumenta que a etiologia do comportamento criminoso fica condicionada à ausência de sintonia entre as estruturas culturais e os meios para as alcançar, sendo que, em sociedades em que os meios legítimos são suficientes para o alcance das metas culturais, há uma perfeita harmonia. Ao passo que, em uma sociedade com estrutura sociocultural discrepante, ou mal integrada, há tendência a impulsionar o comportamento desviante. Sobre o mesmo assunto, Viana (*op.cit.*, p.189), acrescenta que: "o comportamento desviante não é, portanto, uma opção do indivíduo, senão uma consequência da estrutura social defeituosa; nem tão pouco uma escolha, mas uma determinação gerada pela ordem social".

As autoridades policiais disseram que as condições geográficas do relevo do trecho que atravessa a Localidade condicionam a sua intervenção no combate aos roubos em caminhões cisternas.

É complicado falar de Caprizanje, como vê, aquela montanha só favorece aos malfeitores e complica as operações policiais, principalmente dada à insuficiência de recursos humanos e meios de transporte. Contudo temos vindo a fazer o nosso máximo para garantir a segurança naquele ponto (Entrevistado TKP17, de 17 de Julho de 2020). Os crimes mais frequentes nesta zona, são de roubos de animais, isso pode ser por falta de emprego dos nossos jovens. Para além do roubo de gado, temos um problema que, ao que tudo indica, é liderado por cidadãos do vizinho Malawi, estou a falar do assunto que estás a estudar, o roubo de carga em caminhões. Fazemos patrulha a pé mas não tem sido fácil, porque implica escalar a montanha numa rotina diária de vai e vem, o que é muito cansativo. E parece que, atualmente, chegam quadrilhas de outras zonas, por atrativo do local, sabem que dificilmente conseguimos cobrir a área com patrulhamento (Entrevistado TKP17, de 17 de Julho de 2020 com outra fonte policial).

Globalmente, as declarações dos entrevistados, vão de acordo com os fundamentos de literatura de especialidade desde Merton (1970) que encontrou ligação intrínseca entre a motivação criminosa e a impossibilidade do indivíduo satisfazer as suas necessidades básicas. Com efeito, Santos (2016), reconhece configuração da via pública como fator condicionante da ocorrência de crimes. Igualmente, Ferreira e Martins (2009) associam o comportamento criminal ao ambiente físico social. Por seu turno, Santos (2016), considera a pobreza como fator-chave da criminalidade patrimonial. Alberto (2014) alude à necessidade de inclusão social e redistribuição equitativa de renda nacional como

base de prevenção criminal. Assim, as dificuldades de subsistência por que passam comunidades locais, as características do relevo do local e as limitações de intervenção policial podem ajudar na compreensão do fenómeno de roubo de cargas em camiões.

Aliás, alguns dos motoristas entrevistados consideram a falta de patrulhamento no local e a disposição do relevo como fatores importantes para a ocorrência de roubos de carga em camiões. Seguem alguns depoimentos:

Há roubos de carga porque não há patrulha da Polícia e os malfeitores aproveitam o movimento lento dos camiões por causa da subida, escalam os veículos, rasgam lonas e subtraem os bens e nós só agradecemos pela vida (Entrevistado TKM0_18, de 18 de Julho de 2020) .

Os roubos de carga acontecem porque os residentes desta zona são ladrões e aproveitam a subida para trepar os camiões e é difícil pedir socorro por aqui (Entrevistado TKM1_18, de 18 de Julho de 2020 com outra fonte).

O problema de roubos de carga tem a ver com Polícia, eu acho que come com os gatunos e não reage contra eles. Também com esta subida, os malfeitores aproveitam para fazer e desfazer (Entrevistado TKM02_18, de 18 de Julho de 2020 com fonte diferente).

Os depoimentos dos entrevistados associam os roubos ao fator ambiente físico (relevo), corroborando com a tese do Santos (2006), quanto às características criminógenas do meio físico mas também referiram-se à fraca presença policial como um dos fatores do problema, ou seja, nas palavras de Rossmo (2000), alude-se à fraqueza e ausência do guardião. Outros motoristas até desconfiam dos moradores à beira da estrada e julgam que fazem parte do problema, por nada fazerem, em termos de socorro às vítimas do roubo, mesmo quando isso for, aparentemente, possível. Esta perceção dos moradores está mais alinhada com o pensamento do Valente (2015, p.28) de que o criminoso atua na mesma região em que reside, reduzindo constrangimentos de percorrer grande distância, pois em função de oportunidades existentes, pode rentabilizar o esforço.

Considerações finais

O trabalho tinha como objetivo identificar os fatores da ocorrência do crime de roubo de carga em veículos pesados de mercadoria em Caprizanje, no Distrito de Moatize, Província de Tete em Moçambique. Podemos constatar que o problema é explicado por fatores de natureza ambiental, institucional, e socioeconômico. Os fatores de ordem ambiental são o relevo da via que é caracterizado por aclive bastante íngreme

que condiciona a velocidade dos camiões, obrigando-os a circular lentamente, o que permite que os ladrões escalem-nos e executem os roubos. Os fatores institucionais estão relacionados com a fraca presença da atividade policial, o que cria a certeza de ação dos malfeitores. Por fim, os fatores de índole sócio-económico são caracterizados por falta de base de sobrevivência da população local.

As características do relevo de Caprizanje constituem o principal fator que influencia a ocorrência de roubos de cargas em camiões naquele local, porque ao longo do corredor Tete-Zóbuè existem zonas, igualmente, com fraca presença policial e cujas comunidades enfrentam dificuldades de sobrevivência mas, ainda assim, não registam a mesma situação porque conseguem circular a velocidade fora do alcance de qualquer pretensão maléfica no sentido do problema estudado.

Para a intervenção no problema constatado pela pesquisa, propõe-se a aplicação de medidas de prevenção situacional, para reduzir, de imediato, as oportunidades e tentações criminais. Estas medidas podem ser operacionalizadas pelo incremento de ações de patrulha policial apeado e motorizada, introdução de postos fixos ao longo do troço crítico da subida, dentro de um plano flexível e a formação de colaboradores locais de segurança assim como no seio dos utentes da via. A presença policial será dissuasora e os colaboradores locais terão o papel de informantes e de multiplicadores de atitudes e práticas de segurança junto das respetivas comunidades. Porém, considerando que o crime de roubos em camiões é, igualmente, influenciado por fatores da natureza estrutural como condições económicas da comunidade, a prevenção situacional não é suficiente, sendo imperiosa a combinação de ações mais estruturantes com as autoridades governamentais de modo a criar projetos de desenvolvimento que assegurem a empregabilidade dos jovens para reduzir o problema em análise.

Referências

- Alberto, I. J. (2014). *Análise do Policiamento Comunitário na Prevenção e Combate ao Crime na Cidade de Maputo*. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Letras e Ciências Sociais. Universidade Eduardo Mondlane. Maputo: UEM.
- Ariza, J. J. M. (1998). El Control social del delito a través de la prevención situacional. *Revista de Derecho Penal y Criminología*. *Revista de Derecho Penal y Criminología*, Nº 2, p. 281-326, 1998.
- Brantingham, P.; Brantingham, P. (1981). *Environmental Criminology*. Beverley Hills. California: Sage Publications.

- Carvalho, T. M. P. de. (2005). A ocasião faz o ladrão. Como prevenir a delinquência através do controlo situacional. *Revista da Associação Brasileira de Professores de Ciências Penais*, São Paulo, Nº 2, p. 179-195, 2005.
- Cohen, L. ; Felson, M. (1979). Social Change and Crime Rate Trends: A Routine Activities Approach. *American Sociological Review*. Califórnia, Vol. 44, No. 4, p. 588-608.
- Dassan, P. A. A. (2016). A Nova Criminologia Administrativa. *Revista Jurídica*, Curitiba, Curitiba, vol.3, nº44, pp. 381-410.
- Elias, L. (2008). *A Gestão da Prevenção Criminal em Manuel Valente e Maria Martins (Coord.)*. Estudos de Homenagem ao Professor Doutor Artur Anselmo. Coimbra: Edições Almedina, p.443-491.
- Fernandes, N.; Fernandes, V. (2002). *Criminologia Integrada*. 2ª ed., rev. actual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais.
- Ferreira, J.; Martins, J. (2009). *A Geografia da criminalidade*. eGeo – Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional – FCSH - UNL. Disponível em: http://egeo.fcsh.unl.pt/sites/default/files/dl/artigos/JF_paper_final_VIICGP_Geografia_da_Criminalidade_rectificado.pdf. Acesso em: 16 out. 2022.
- Glaser, W.(1990). *The Quality School – managing students without coercion*. New York: Parennial Library.
- Kume, H. (1993). *Métodos estatísticos para a melhoria de qualidade*. 4.ed. São Paulo: Editora Gente.
- Moçambique. Lei nº 1/2018, de 12 de Junho: Lei da Revisão Pontual da Constituição da República de Moçambique. Portal do Governo de Moçambique. Disponível em: <https://www.tete.gov.mz/por/A-Provincia/Perfil-dos-Distritos/Moatize> Acesso em: Acesso em: 16 out. 2022.
- Merton, R. K. (1970). *Sociologias: Teoria e estrutura*. São Paulo: Editora Mestre Jou.
- Rosa, A. H. (2015). *A Geografia do crime: Territorialização dos principais crimes e a influência do comércio ilegal, no tráfico e no consumo de drogas na cidade de Catalão (GO)*. Minas Gerais: Uberlândia.
- Rossmo, D. K. (2000). *Geographic Profiling*. Boca Raton, CRC Press.
- Santos, A. M. dos (2006). *Criminalidade: causas e soluções*. Curitiba: Editora Juruá.
- Santos, M. A. (1978). *Por uma Geografia Nova*. São Paulo: HUCITEC-EDUSP.
- Santos, M. A. F. (2016). *Abordagens científicas sobre as causas da criminalidade violenta: Uma análise da teoria da ecologia humana*. Edição 17, Revista LEVS/UNESP-Marília. pp. 46-76.

Senra, N. C. (2005). *O Saber e o poder das estatísticas: uma história das relações dos estatísticos com os estados nacionais e com as ciências*. Rio de Janeiro: IBGE.

Valente, R. V. (2015). *(Re) contextualizando o Homicídio: A Perspectiva da Criminologia Ambiental*. 77f. Faculdade de Ciências Humanas e Sociais Universidade Fernando Pessoa, Porto.

Viana, E. (2016). *Criminologia*. 4.ed., s.l.: Editora JusPodivm.

Wortley, R.; Mazerolle, L. (2008). *Environmental criminology and crime analysis: Situating the theory, analytic approach and application*. Nova York: Willan.

Recebido em: 04/02/2023

Aceito em: 08/04/2023

Para citar este texto (ABNT): CUAGUAZINA, Lucas Evaristo; CUMBANE, Rodrigues Nhiuane. Fatores de roubos em camiões de carga na Localidade de Caprizanje, Distrito de Moatize, em Tete (2015-2020). *Njinga & Sepé: Revista Internacional de Culturas, Línguas Africanas e Brasileiras*. São Francisco do Conde (BA), vol.3, nº Especial I, p. 449-462, mai. 2023.

Para citar este texto (APA): Cuaguazina, Lucas Evaristo; Cumbane, Rodrigues Nhiuane. (mai.2023). Fatores de roubos em camiões de carga na Localidade de Caprizanje, Distrito de Moatize, em Tete (2015-2020). *Njinga & Sepé: Revista Internacional de Culturas, Línguas Africanas e Brasileiras*. São Francisco do Conde (BA), 3 (Especial I): 449-462.