

Gestão da segurança rodoviária no contexto da utilização de mototáxi na Cidade de Tete (2016-2018)

Roberto Cândido Anselmo *

ORCID iD <https://orcid.org/0000-0001-5310-1153>

Resumo: A pesquisa aborda a gestão da segurança rodoviária no contexto da utilização dos Mototáxi no Conselho Autárquico da Cidade de Tete e tem como objetivo geral analisar a gestão da segurança rodoviária no Conselho Autárquico da Cidade de Tete. Partiu-se do pressuposto de que a atividade de Mototáxi influi na gestão da segurança rodoviária a ter em conta os índices de sinistralidade rodoviária resultantes dos comportamentos dos mototaxistas. Para o efeito recorreu-se a uma metodologia qualitativa com recurso à pesquisa bibliográfica, análise de documentos oficiais sobre a segurança rodoviária, entrevista e inquérito por questionário, como técnicas de recolha de dados. Foi definida uma amostra de 40 respondentes, dos quais 10 entrevistados e os restantes inquiridos. Os resultados da pesquisa mostram que a gestão da segurança rodoviária é feita de diversas formas como fiscalização, regulação, organização e supervisão da atividade de Mototáxi e a implementação de programas e normas que administram a formação e circulação dos mototaxistas. Os comportamentos de risco como a ultrapassagem irregular, excesso de velocidade e transporte de mais de um passageiro, geram consequências graves resultantes da sinistralidade rodoviária, fato que desafia o processo de gestão da SG. Por isso, pensa-se que a regulamentação do serviço de Mototáxi, a formação dos operadores de Mototáxi, fará com que eles obtenham habilidades de condução e consequente cumprimento de normas de trânsito.

Palavras-chaves: Gestão; Segurança Rodoviária; Mototáxi.

Road Safety Management in the Context of the Use of Mototaxi in the City of Tete (2016-2018)

Abstract: The research approach the management of the road safety in the context of Mototaxi demand in the Autarchy Council of Tete City and has as general objective to understand the management of the road safety in Autarchy Council of Tete City. Starting from the presupposed that the Mototaxi activity influences in the management of the road safety taking into account the indexes road loss ratio resulting from the behaviors of the Mototaxis. For this purpose, resorted to a qualitative methodology with resource to a bibliography research, official documents, analysis about road security, interviews, questionnaire, as a technique of data collection. Was defined a sample of 40 respondents, from that 10 were interviewed and the remaining were inquired. The results of the research shows that the management of the road safety is made by diverse manners such as inspection, regulation, organization and supervision of the Mototaxi activities and the implementation of programs and norms that administer the training and circulation of the Mototaxis. The risky behaviors such as irregular overtaking, excessive speed and transport of more than one passenger generate serious consequences as a result of road losses, which in fact challenge the process of road safety. That's why, it's thought that the regulation of Mototaxi service, the training of Mototaxi operators, will make them acquire driving abilities and consequently they will obey the traffic norms.

Keywords: Management, Road Safety, Mototaxi

* Docente da Universidade Púngue em Moçambique, extensão da Província de Tete; Mestre em Segurança Pública, Licenciado em Ciências Policiais; Áreas de Interesse: Direito Administrativo, Ciência Política e Direito Constitucional, Noções Elementares de Direito. E-mail: roberto.anselmo7@gmail.com>

Usimamizi wa Usalama Barabarani katika Muktadha wa Kutumia Mototaxi katika Jiji la Tete (2016-2018)

Muhtasari: Utafiti huo unahusu usimamizi wa usalama barabarani katika muktadha wa matumizi ya Mototaxi katika Halmashauri ya Manispaa ya Jiji la Tete na una lengo la jumla la kuchambua usimamizi wa usalama barabarani katika Halmashauri ya Manispaa ya Jiji la Tete. Ilifikiriwa kuwa shughuli ya Mototaxi inathiri usimamizi wa usalama barabarani, kwa kuzingatia viwango vya ajali za barabarani vinavyotokana na tabia ya madereva wa tekisi za pikipiki. Kwa madhumuni haya, mbinu ya ubora ilitumiwa kwa kutumia utafiti wa biblia, uchambuzi wa nyaraka rasmi kuhusu usalama barabarani, mahojiano na tafiti za dodoso, kama mbinu za kukusanya data. Sampuli ya wahojiwa 40 ilifafanuliwa, ambapo 10 walihojiwa na wahojiwa waliobaki. Matokeo ya utafiti yanaonyesha kuwa usalama barabarani unasimamiwa kwa njia tofauti, kama vile ukaguzi, uhibititi, mpangilio na usimamizi wa shughuli za Mototaxi na utekelezaji wa programu na kanuni zinazosimamia mafunzo na mzunguko wa madereva wa pikipiki. Tabia hatarishi kama vile kuvuka kupita kiasi, mwendo kasi na kubeba abiria zaidi ya mmoja, husababisha madhara makubwa yatokanayo na ajali za barabarani, jambo linalotia changamoto katika mchakato wa usimamizi wa Usalama Barabarani. Kwa hiyo, inadhaniwa kuwa uhibititi wa huduma ya Mototaxi, mafunzo ya waendeshaji wa Mototaxi, itawafanya kupata ujuzi wa kuendesha gari na kufuata kanuni za trafiki.

Maneno muhimu: Usimamizi; Usalama barabarani; Teksi ya baiskeli.

Introdução

A vulnerabilidade dos operadores de Mototáxi quando se fazem às vias públicas, contribuindo com uma crescente taxa de mortalidade em acidentes, constitui uma preocupação para este estudo. Associado a isso, está a questão do comportamento de risco apresentado pelos Mototaxistas e da falta de aptidão para conduzir motocicletas. A referida vulnerabilidade coloca em causa os níveis de gestão, sobretudo no Conselho Autárquico da Cidade de Tete.

O transporte por meio de Mototáxi tornou-se uma opção adicional à população do Conselho Autárquico da Cidade de Tete, principalmente nos bairros periféricos onde o transporte semi-colectivo é deficitário, sendo que o Mototáxi oferece conforto tanto para o condutor como para os passageiros. Liberatti (2013) considera que a popularização do Mototáxi é justificada por sua capacidade de fluidez no trânsito, economia de combustível, facilidade de estacionamento, expansão do mercado de entregas e de Mototáxi, e pelas facilidades de crédito bancário para a sua aquisição.

Apesar dessas facilidades o crescimento substancial do uso de motociclos com especial destaque para o Conselho Autárquico da Cidade de Tete, concorre para o aumento do número de traumatismos e uma inquietação em termos de gestão da segurança rodoviária, uma vez que o ambiente rodoviário é afetado com a afluência de motociclos não licenciados e sem uma intervenção prática que faça face ao fenómeno.

Este fato constitui preocupação em termos de gestão da segurança rodoviária, pois, muitas pessoas usam esses veículos como um meio de transporte. Além disso, a

Roberto C. Anselmo, Gestão da Segurança Rodoviária no Contexto da Utilização de Mototáxi utilização desses veículos aumenta a exposição ao risco de lesões em uma colisão¹. A situação atual e emergente vivida no Conselho Autárquico da Cidade de Tete, por um lado, está relacionada a afluência de operadores do serviço de Mototáxi, por sinal não licenciados e sem o treinamento adequado para circular na via pública, fato que põe em causa a gestão da segurança rodoviária.

Por outro lado, no entendimento de Ludovina (2020), a ausência de uma estrutura formada que possa evidenciar as competências clássicas de gestão, que seriam neste caso, as conceptuais (capacidade de ver e agir como um todo e pensar estrategicamente); as humanas (capacidade de trabalhar com outros intervenientes, formando um grupo integrado) e técnicas (compreensão e proficiência de tarefas específicas) contribui para a fragilização da gestão da SR.

Como resultado da falta de uma política de gestão da segurança rodoviária, da escassez de normas de ordenação e planeamento da atividade de Mototáxi, da falta de licenciamento, do treinamento dos operadores de Mototáxi relativamente às regras de trânsito rodoviário, assiste-se à ocorrência de acidentes de viação com consequências críticas, no que tange a mortos, feridos graves e danos materiais avultados.

O cenário da sinistralidade rodoviária global na Província de Tete, no período que compreende os anos 2016 – 2018, caracterizou-se por apresentar a ocorrência de 173 casos de sinistralidade rodoviária, concorrendo com 235 mortos, 243 feridos graves e 164 feridos ligeiros. Dos casos em que estiveram envolvidos os mototaxistas, dados recolhidos no Comando Provincial da PRM de Tete indicam para um total de 26 acidentes rodoviários em 2016, 39 acidentes rodoviários em 2017 e 49 acidentes rodoviários em 2018, perfazendo um total de 114 acidentes rodoviários, como ilustra a Tabela 2.

Tabela 1: Casos de sinistralidade rodoviária envolvendo Mototaxistas

Classificação dos Acidentes	2016				2017				2018			
	Acidentes	Mortos	F. G.	F. L.	Acidentes	Mortos	F. G.	F. L.	Acidentes	Mortos	F. G.	F. L.
<i>Choque entre carro e motociclo</i>	06	07	11	05	10	06	08	07	15	08	08	12
<i>Atropelamento por motociclo</i>	08	02	01	03	09	02	03	01	11	05	00	02
<i>Despiste de motociclo</i>	07	13	11	20	12	17	13	15	13	20	18	27
<i>Choque de motociclo contra obstáculo fixo</i>	05	03	04	07	08	04	02	05	10	03	04	06
Total	26	25	27	35	39	29	26	28	49	36	30	47

Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos relatórios do Departamento de Trânsito do CPPRMT

¹ A colisão está relacionada a situação de choque entre veículos, que consiste em impacto e imobilização da viatura. As lesões têm a ver com os danos físicos causados nos utentes da via ou ocupantes dos veículos, quais podem ter origem no choque entre veículos ou atropelamento.

Como se pode depreender dos dados constantes da tabela, existe uma tendência crescente do número de acidentes e respectivas consequências. Os choques entre carros e motociclos aparecem com destaque, registando 06, 10 e 15, no período entre 2016, 2017 e 2018 respectivamente. Os despistes dos Mototáxis constituem a segunda maior causa com 07, 12, 13 casos, relativamente ao período em análise. A gestão da segurança rodoviária no âmbito do serviço de Mototáxi no Conselho Autárquico da Cidade de Tete mostra-se preocupante. O elevado número de acidentes de tipo choque entre carro e moto (15 casos), atropelamentos (11 casos), despistes (13 casos) e choque contra obstáculos fixos (10 casos) revela essa tendência. Nesta ordem de ideias, colocamos a seguinte questão de pesquisa: *de que maneira é feita a gestão da segurança rodoviária no Conselho Autárquico da Cidade de Tete?*

O objectivo geral da pesquisa analisa a gestão da segurança rodoviária no Conselho Autárquico da Cidade de Tete no âmbito da utilização do serviço de Mototáxi. Como objetivos específicos procura descrever as formas de gestão da segurança rodoviária no contexto do serviço de Mototaxi; Identificar os comportamentos de risco dos operadores do serviço Mototáxi e analisar as estratégias de prevenção desenvolvidas no Conselho Autárquico da Cidade de Tete no contexto da gestão da segurança rodoviária face aos operadores de Mototáxi.

O presente estudo se justifica pelo crescimento do serviço de Mototáxi sem o devido acompanhamento do Conselho Autárquico da Cidade de Tete, entidade responsável pela gestão da atividade. A questão da gestão, como um conjunto de práticas e atividades que visam uma finalidade, relativa ao tema da pesquisa mostra-se pertinente pela sua atualidade, uma vez que trata de um assunto que tem revelado consequências sociais e económicas para o país em geral e para a autarquia de Tete em particular.

A escassez de pesquisas académicas a respeito da gestão da segurança rodoviária no contexto dos Mototáxi viabilizou a elaboração deste trabalho como forma de contribuir com material sobre o tema. O fato de este trabalho constituir uma contribuição na área científica, proporcionará mais valor ao assunto e promover a difusão do tema.

A pertinência do trabalho está relacionada com os proveitos que advirão da informação e esclarecimento das autoridades competentes (Direção de Transportes e Comunicação, INATTER, ANE, PRM, Policia Municipal) através do aumento da motivação dos colaboradores (operadores de Mototáxi, Associação dos Transportadores de Mototáxi), aumento da produtividade, maior integração e comunicação dos colaboradores, estabelecimento de objetivos e metas de forma conjunta, o que fará com que sejam

Roberto C. Anselmo, Gestão da Segurança Rodoviária no Contexto da Utilização de Mototáxi implementadas medidas administrativas e preventivas na sequência de uma boa gestão da segurança rodoviária, contribuindo para que os utentes dos serviços de Mototáxi se sintam acomodados e seguros ao se fazerem a via pública.

O estudo cobriu a área geográfica do Conselho Autárquico da Cidade de Tete que se localiza na zona centro de Moçambique, num planalto a 500 metros de altitude na região do Baixo Zambeze, a 175 metros acima do nível do mar. A área total é de aproximadamente 287 Km².

A norte o Conselho Autárquico da Cidade de Tete é limitado pelo Distrito de Moatize através do Rio Rovubuè; a Sul é limitado pelo Distrito de Changara; a Este pelo Distrito de Moatize e a Oeste pelos distritos de Changara e Moatize através dos postos administrativos de Catipu e Marara, (INE, 2013).

O período em que o objeto do estudo foi analisado é relativo aos anos de 2016 a 2018, uma vez que neste período assistiu-se a um recrudescimento dos operadores de Mototáxi e conseqüente aumento de casos de sinistralidade rodoviária. O trabalho apresenta uma introdução, quadro teórico, metodologia, apresentação e discussão dos resultados e finalmente as conclusões e sugestões. A metodologia usada é mista a qual associa as formas qualitativa e quantitativa.

Quadro Teórico

O presente capítulo foi desenvolvido com base em duas teorias que ajudaram a fundamentar a problemática da pesquisa, a teoria sistémica e a teoria comportamental. Na perspectiva de Grilo (1996), a teoria sistémica trata de um conjunto de elementos interdependentes ou um grupo de unidades combinadas que formam um todo organizado, ou seja, sistema é um conjunto de ou combinações de coisas ou partes formando um todo unitário, cuja análise, no ambiente das organizações, permite revelar o geral no particular. No nosso contexto podemos aferir que o serviço de Mototáxi encontra-se num sistema aberto, uma vez que está interligado por elementos que formam um todo, como é o caso da Autarquia, dos clientes com quem interage diariamente, as autoridades policiais (municipal e trânsito), o INATTER e os demais motociclistas e automobilistas com os quais partilha a rede rodoviária.

Efetivamente, o sistema aberto em que se encontra o serviço de Mototaxi tem recebido bastante atenção por parte das autoridades policiais e dos utentes. A Polícia Municipal efetua o registo dos motociclistas da Cidade de Tete no momento em que se adquire a licença de circulação. A teoria dos sistemas aplicada à gestão da segurança

Roberto C. Anselmo, Gestão da Segurança Rodoviária no Contexto da Utilização de Mototáxi rodoviária é concebida, principalmente, para melhorar a administração do serviço de Mototáxi, eliminar as suas consequências, modificando os elementos técnicos do sistema de transporte, dada a sua ingerência por parte dos gestores de topo, intermédios e as equipas técnicas.

A teoria sistémica responde a abordagem da nossa pesquisa, uma vez que, é utilizada para descrever um complexo de elementos em constante interação e intercâmbio com o ambiente externo, tendo como aspecto importante a ideia de um conjunto de elementos interligados para formar um todo. Nossa intenção nesta pesquisa é estudar as relações que se estabelecem entre a Autarquia (subsistema) e os operadores de Mototáxi (subsistema) e os demais intervenientes no sistema cooperativo, a saber: o INATTER, o Departamento da Polícia de Trânsito, a Direção de Transportes e Comunicações e a ANE, todos engajados para construir um sistema de medidas de segurança.

A teoria comportamental, de acordo com Schultz (2016), parte do entendimento da personalidade e dos condicionantes cognitivos dos indivíduos como determinantes do comportamento das organizações. Os indivíduos reagem e moldam as suas condutas em função dos estímulos e pressões que recebem do ambiente no qual estão integrados. O comportamento organizacional, nesta perspectiva, depende da natureza do ser humano e da sua personalidade.

Para esta teoria, o comportamento social do indivíduo apoia-se totalmente no grupo, onde as relações humanas são valorizadas e a sua compreensão por parte do gestor permite melhorar os resultados obtidos. O comportamento dos mototaxistas na autarquia da Cidade de Tete caracteriza-se pela sua complexidade, uma vez que os usuários estão expostos a fatores de risco.

Nessa interação há transmissão de valores e atitudes que põem em risco a integridade dos utentes do serviço, resultante de fatores que contribuem para o comportamento do mototaxista (o desejo de chegar no destino em cumprimento de determinado horário). Os valores transmitidos relacionam-se com a postura em relação aos utentes, a necessidade de uso de altas velocidades a fim de realizar várias viagens por dia e conseqüente aumento da receita e o uso de capacete.

Por isso, a teoria ajuda a explicar quais comportamentos de risco e fatores ambientais são responsáveis por aumentar o número de vítimas e sugerir medidas de segurança. Aliado ao fator comportamental e ambiental estão os meios de intervenção na gestão da segurança rodoviária pelo Conselho Autárquico através da regulação e ordenamento da atividade de Mototáxi abordado na teoria sistémica.

Ademais, a sinistralidade rodoviária e suas consequências são elementos importantes que afetam a gestão da segurança rodoviária, o que faz com que a teoria comportamental seja essencial para o fundamento da pesquisa, porque é usada para estabelecer os efeitos do comportamento de risco de operadores de Mototáxi e a capacidade de convencer os gestores da segurança rodoviária, os operadores de Mototáxi e a sociedade em geral sobre a necessidade de programas de intervenção e de avaliação da sua eficácia.

Metodologia

A pesquisa foi realizada com base na abordagem mista, uma vez que combina ou associa a forma qualitativa e quantitativa, fato que permitiu a recolha de informação junto aos mototaxistas, quanto aos sentimentos, conhecimentos e percepções que tem sobre a gestão da segurança rodoviária, bem como o significado que atribuem a essa gestão.

A pesquisa é exploratória porque visa proporcionar maior familiaridade com o problema com vista a torná-lo explícito, por meio de contacto com a situação vivida pelos mototaxistas para descobrir em que medida a gestão da segurança rodoviária no Conselho Autárquico da Cidade de Tete influi na atividade dos operadores de Mototáxi. Para a recolha de dados foi usado um Guião de entrevista semi-estruturado, um Inquérito por questionário e uma Grelha de observação.

Na pesquisa foi constituída uma amostra de 40 indivíduos, dos quais 30 (mototaxistas) foram submetidos ao inquérito por questionário e os restantes 10 à entrevista semi-estruturada, (2 técnicos do INATTER, 3 oficiais do Departamento da Polícia de Trânsito da PRM e 5 agentes da Polícia Municipal).

Apresentação e discussão dos resultados

Neste capítulo apresentamos e discutimos os resultados em função do problema da pesquisa, dos objectivos traçados e das questões de pesquisa. Procedemos, em primeiro lugar, a caracterização sócio-demográfica dos inquiridos, de seguida apresentamos as formas de gestão da segurança rodoviária, os comportamentos de risco dos mototaxistas e as estratégias de prevenção da segurança rodoviária.

No âmbito deste estudo foram tomadas como variáveis sócio-demográficas o sexo, a idade, o estado civil, o nível de escolaridade. No total participaram do estudo 40 indivíduos, dos quais 30 responderam ao inquérito por questionário e 10 foram entrevistados, todos do sexo masculino. Quanto a idade o maior número de inquiridos foi

Roberto C. Anselmo, Gestão da Segurança Rodoviária no Contexto da Utilização de Mototáxi das faixas etárias compreendidas entre 31 - 35 anos de idade (33,3%) e entre 18 – 21 anos (30%); os restantes inquiridos encontram-se nas faixas relativas a 22-25 anos de idade e 36 ou mais anos de idade ambos com (13,3%) e 26-30 anos de idade (10%).

Os mototaxistas na faixa etária entre 18-21 anos apresentam um nível alto de risco e conseqüente maior probabilidade de envolvimento em acidente de trânsito. No modelo comportamental essas características estão associadas à falta de experiência, imaturidade, falta de habilidade de condução, desconhecimento das regras de trânsito e um significativo envolvimento em acidentes e comportamentos mais tolerantes ao risco.

Em relação ao estado civil dos inquiridos 53,3% são solteiros, 40% vivem maritalmente, enquanto os restantes 6,7% vivem numa situação de separado ou divorciado. Tendo em conta que 53,3% dos inquiridos são solteiros, Schultz (2016) refere que o comportamento social do indivíduo se apoia totalmente no grupo, onde as relações humanas são valorizadas, fazendo com que os jovens solteiros apresentem maior probabilidade de adoptar comportamentos de risco, relativamente a circular na via pública sob efeito de bebida alcoólica, desrespeitando as demais regras estradais.

A escolaridade desempenha um papel importante na segurança rodoviária porque, além de ser um processo pedagógico que proporciona atitudes, conhecimentos e competência, permite a interiorização de padrões comportamentais norteados pela segurança rodoviária, ou seja, a escolaridade é uma das formas eficazes de tornar os mototaxistas responsáveis e influenciar com maior impacto na gestão da segurança rodoviária.

Assim, analisando os dados relativos ao nível de escolaridade o acesso à frequência ao curso verificou-se que grande parte dos inquiridos tem o nível secundário (50%) e Ensino Primário do 2º grau (33,3%). Poucos inquiridos é que frequentaram o Ensino Primário do 1º grau (6,7%) e Alfabetização (10%) respectivamente.

Formas de gestão da segurança rodoviária

As formas de gestão da segurança rodoviária traduzidas em ações de coordenação de atividades, fiscalizações periódicas, criação de normas de gestão, intervenção em ações de planificação, desenvolvimento e promoção do serviço, constituíram objeto de análise nesta pesquisa.

Sadauskas (2003) refere que, as formas de gestão da segurança rodoviária estão relacionadas com as estratégias e programas de intervenções em todo o sistema com vista a alcançar metas de segurança, fiscalização e policiamento das vias para sua

Roberto C. Anselmo, Gestão da Segurança Rodoviária no Contexto da Utilização de Mototáxi utilização de forma plenamente segura, realização de ações educativas e campanhas de consciencialização que previnam a sinistralidade rodoviária.

Questionados sobre quais eram as formas de gestão da segurança rodoviária, os inquiridos responderam que elas tinham a ver com os meios de intervenção do Conselho Autárquico através da exigência de a exigência de capacetes e licenças (ação incluída no âmbito da fiscalização periódica) e convocação dos mototaxistas a participar em eventos oficiais do Município (desfiles, festividades e cortejos).

Sobre a mesma questão os entrevistados disseram que, ela é garantida através da coordenação de ações de intervenção entre diversas instituições como Conselho Autárquico, INATTER, ANE, Direcção Provincial de Transportes e Comunicações e Polícia de Trânsito, materializada por meio de planificação e realização de operações conjuntas, organização da atividade através de criação da associação (ATMCD), organização dos operadores em diferentes grupos, concepção e definição de praças ou pontos de partida na Cidade de Tete

A gestão da segurança rodoviária é garantida por via da fiscalização do serviço de Mototáxi, realização de palestras de sensibilização sobre uso de equipamentos de protecção; mobilização para cumprimento das regras do Código da Estrada, segundo o depoimento dos Oficiais da Polícia de Trânsito:

[...] O Departamento de Trânsito, por um lado, garante a gestão da segurança rodoviária através da coordenação de acções de intervenção com a vereação de transportes urbanos do conselho autárquico, o INATTER, ANE e a Direcção Provincial de Transportes e Comunicações. Também, garante a gestão por meio de fiscalização dos operadores de Mototáxi, realização de palestras em matéria de segurança rodoviária e sensibilização sobre o uso de equipamentos de protecção, mormente, o capacete e colete [...]

Comportamento de risco dos operadores de Mototáxi

Para a presente pesquisa considerou-se, na óptica de Elvik (2009), como comportamento de risco no trânsito, o conjunto de características ou indicadores que aumenta a probabilidade de ocorrer um resultado negativo sobre a integridade física e emocional do mototaxista, bem como para os outros utentes da via pública. Tais comportamentos estão relacionados com a utilização de telemóvel na condução, a ingestão de álcool antes e durante a condução e o excesso de velocidade. Assim, dos 30 operadores de Mototáxi inquiridos foi possível apurar que, 26,7% conduziam sob efeito de álcool, 25,6% efetuavam ultrapassagem a esquerda, 24,4% atendiam o telefone no trânsito rodoviário, ou seja, em plena marcha; 12,2% andavam em contra-mão, 7,8%

Roberto C. Anselmo, Gestão da Segurança Rodoviária no Contexto da Utilização de Mototáxi carregavam mais do que um passageiro; 2,2% andavam entre veículos e 1,1% circulava pelo passeio.

Os entrevistados concordam que os comportamentos de risco mais comuns estão relacionados com o desconhecimento do Código da Estrada, o excesso de velocidade, a ultrapassagem irregular, consumo de álcool e estupefacientes, atender o telefone em plena marcha. Na essência, o desrespeito pelos sinais de trânsito tem como consequência a sinistralidade rodoviária, de acordo com o depoimento seguinte:

[...] Os comportamentos de risco mais comuns que põem em causa a gestão da segurança rodoviária estão relacionados, em primeiro lugar, com a falta de conhecimento das regras do Código da Estrada e a observância das mesmas. A seguir temos o excesso de velocidade e a ultrapassagem irregular [...] (entrevista com Chefe de Operações do Departamento de Trânsito, no dia 20.03.2020).

Este cenário tem enquadramento na teoria comportamental, segundo a qual, na percepção de Schultz (2016), os indivíduos reagem e moldam as suas condutas em função dos estímulos e pressões que recebem do ambiente no qual estão integrados, ou seja, o comportamento agressivo no trânsito surge do histórico de comportamento agressivos em outras instâncias da vida do sujeito.

O autor refere que as causas mais comuns da ocorrência desses comportamentos são um ambiente físico que estimule a raiva e o *stress* (como muito barulho, calor, engarrafamentos e a sensação de anonimato), baixa fiscalização (sentimento de impunidade) e um ambiente social que permite e até incentiva esse comportamento, como é o caso dos outros condutores, amigos e familiares do motociclista. Pelo exposto podemos perceber que os comportamentos de risco mais comuns são: o atendimento de chamadas telefônicas em plena marcha, as ultrapassagens a esquerda e a condução sob efeito de álcool que perfazem 76,7% do total dos casos. Isto significa que a percepção do risco dos inquiridos é relativamente baixa, o que faz com que a perigosidade de condução seja alta.

Os comportamentos de risco estão associados a exposição por longos períodos ao ambiente rodoviário, fato que pode propiciar cansaço, irritação ou situações de *stress* devido a condições climáticas (calor, frio ou chuva). Esses comportamentos estão articulados a condições de trabalho e estilo de vida, trabalho intenso por contra da pressão dos clientes, a alta competitividade, necessidade de uso de meios de comunicação durante o trabalho e os horários de trabalho irregulares, (idem).

Para perceber mais sobre a exposição ao ambiente rodoviário durante o dia, os inquiridos foram questionados sobre o período diário de trabalho para realizar as suas tarefas, 83,3% dos inquiridos foram unânimes ao responder que usam todo o dia para o efeito, 13,3% trabalham nas manhãs e 3,33% trabalham somente nas tardes. De acordo com Bliss (2004), estas características relacionadas a outras situações do dia-a-dia como problemas familiares, trabalho, saúde, consumo de álcool ou outras substâncias, podem potenciar comportamentos negligentes e de risco.

Os comportamentos de riscos podem ser explicados sob a perspectiva da habilitação legal para condução. Questionados os inquiridos se possuíam carta de condução, tendo sido possível perceber que, 73,3% não possuíam a carta de condução e 26,7% possuíam a carta de condução. Isto significa que a propensão de adopção de comportamentos de risco aumenta consoante a inabilitação do mototaxistas. As explicações apresentadas pelos mototaxistas que não possuem a carta de condução foram as seguintes:

- [...] *Tenho uma licença passada pelo Conselho Municipal [...]*
- [...] *O valor a pagar pela formação é alto e a receita não é suficiente para custear a carta de condução [...]*
- [...] *Os motociclos não têm obrigação de circular com a carta de condução [...]*
- [...] *Estou a frequentar o curso de formação [...]*
- [...] *Estou a me organizar para ingressar numa escola de condução [...]*

No entanto, a habilitação para condução constitui um fator importante na gestão da segurança rodoviária, uma vez que propicia ao condutor habilidades e técnicas de circulação na via pública para enfrentar as vicissitudes do sistema rodoviário, tendo em conta o bem-estar dos demais utentes da via pública. A falta dela implica a circulação sem conhecimento das regras de trânsito fato que leva a ocorrência da sinistralidade rodoviária e a tendência do incremento das suas consequências.

Estratégias de prevenção da segurança rodoviária

As estratégias de prevenção da segurança rodoviária ocorrem com base em três ações, a saber, o controlo a exposição ao tráfego, onde se desenrolam atividades de controlo de alcoolemia, excesso de velocidade, manobras perigosas, inspeções periódicas, basicamente trata do cumprimento das regras elementares do Código da Estrada.

A segunda ação tem a ver com o controlo do risco de sinistros rodoviários, que se traduz em medidas para reduzir os riscos e influenciar o comportamento dos utentes. A

Roberto C. Anselmo, Gestão da Segurança Rodoviária no Contexto da Utilização de Mototáxi

terceira ação se relaciona com o controlo de lesões ou vítimas, que é uma fase posterior a ocorrência de sinistros rodoviários, onde se pretende promover educação na área de segurança rodoviária, implementação e exercício legal sobre aspectos do ambiente rodoviário. Para o efeito os entrevistados apontam como estratégias de prevenção da segurança rodoviária:

- A realização de *auto-stop* em diferentes artérias da cidade de Tete; Fiscalização periódica dos operadores de Mototáxi em coordenação com a Polícia de Trânsito, Polícia Municipal, ANE, Polícia de Protecção e Direcção Provincial de Transportes e Comunicações; Controlo de velocidade e de alcoolemia; alertas aos mototaxistas para abandono de comportamentos desviantes; Controlo do risco de ocorrência de acidentes de trânsito;
- Elaboração de planos de coordenação entre a Polícia Municipal, INATTER e Polícia de Trânsito de forma a capacitar todos os mototaxistas registados e que operam a partir das praças definidas oficialmente.

[...] As estratégias delineadas a nível institucional traduzem-se na realização de Auto-stop em vários locais da Cidade de Tete como forma de abranger o maior número de praças de Mototáxi; fiscalização cerrada em todas artérias da urbe; controlo da velocidade e do consumo de álcool; coordenação com a Associação dos Transportadores de Motociclos de Tete a fim de alertar aos motociclistas para abandono dos comportamentos desviantes e uso do capacete de protecção. Essencialmente procede-se a aplicação de medidas técnicas sobre o trânsito rodoviário [...] (entrevista com Oficial da Policia Municipal, no dia 23 de Novembro de 2020).

Por sua vez, os inquiridos foram indagados sobre as medidas de segurança adoptadas por si como estratégias de prevenção da segurança rodoviária, no que diz respeito a sinistralidade, foi possível perceber que 43,4% disseram que se deve cumprir as regras de trânsito, 28,3%, afirmaram que não se deve conduzir sob efeito de álcool, e 15,1% declararam que não se deve conduzir sob efeito de cansaço ou *stress*.

Conclusões e Sugestões

O presente trabalho procurou estudar a gestão da segurança rodoviária no Município da Cidade de Tete no âmbito dos operadores da atividade comercial de Mototáxi. O mesmo teve como objetivos específicos descrever as formas de gestão da segurança rodoviária no âmbito do serviço de Mototáxi na Cidade de Tete, identificar os comportamentos de risco dos operadores de Mototáxi e analisar os contornos da gestão da segurança rodoviária na perspectiva das estratégias de prevenção da sinistralidade rodoviária, envolvendo os mototaxistas. Como resposta a questão de partida, que procura perceber *de que maneira é feita a gestão da segurança rodoviária na autarquia da Cidade*

Roberto C. Anselmo, Gestão da Segurança Rodoviária no Contexto da Utilização de Mototáxi de Tete, temos a dizer que ela é feita através da coordenação de ações de intervenção entre diversas instituições como Conselho Autárquico, INATTER, ANE, Direção Provincial de Transportes e Comunicações e Polícia de Trânsito.

As intervenções são realizadas de forma conjunta através da planificação e realização de operações conjuntas, tendo culminado com a criação de uma associação dos mototaxistas, concepção de praças ou pontos de partida na Cidade de Tete e organização dos operadores em grupos. A gestão da segurança rodoviária também é produzida por meio da fiscalização do serviço de Mototáxi, realização de palestras de sensibilização sobre uso de equipamentos de proteção e mobilização para cumprimento das regras do Código da Estrada. Na essência, as formas de gestão da segurança rodoviária se traduzem na fiscalização, regulação, organização e supervisão da atividade de Mototáxi; ações de coordenação e intervenção prontificada das autoridades através de implementação de programas e normas que administram a formação e circulação dos mototaxistas.

Outra forma consiste em promover a livre concorrência entre os operadores para que a estratégia de desenvolvimento do sistema integrado de transportes seja efetivo. Criação de praças com respectivos representantes que tem como responsabilidade interagir com a polícia municipal e com os mototaxistas.

Relativamente aos comportamentos de risco mais comuns entre os mototaxistas, concluímos que o desconhecimento do Código da Estrada, o excesso de velocidade, a ultrapassagem irregular, consumo de álcool e estupefacientes, atender o telefone em plena marcha. Outros comportamentos têm a ver com a circulação em contra-mão, circular pelo passeio, andam entre veículos, condução sob efeito de álcool e transporte de dois a três passageiros, fato corroborado pela teoria comportamental que preconiza que o comportamento agressivo no trânsito surge do histórico de comportamento agressivos em outras instâncias da vida do sujeito.

Da avaliação feita sobre os comportamentos de risco deduzimos que é negativa, na medida em que geram consequências graves, pondo em causa a vida, a integridade física e o património dos operadores, afetando a esfera social dos mesmos. Como estratégias da segurança rodoviária no âmbito do serviço Mototáxi, concluímos que a realização de auto-stop em diferentes artérias da cidade de Tete; fiscalização periódica dos operadores de Mototáxi em coordenação com a Polícia de Trânsito, Polícia Municipal, ANE, INATTER, Polícia de Protecção e Direção Provincial de Transportes e Comunicações

Roberto C. Anselmo, Gestão da Segurança Rodoviária no Contexto da Utilização de Mototáxi constitui uma medida eficaz. As questões levantadas no problema da pesquisa podem ser sintetizadas nos seguintes termos:

- O serviço de Mototáxi está sendo afectado pelo surgimento de mototaxistas não licenciados, facto que causa desorganização na actividade; há necessidade de formalização do serviço por meio da regulamentação e ordenamento;
- Ausência de uma estrutura que evidencie competências de gestão; Falta de políticas de gestão da segurança rodoviária e Ocorrência de sinistralidade rodoviária com mortes, feridos e danos materiais.

Para mudar o cenário da gestão da segurança rodoviária, sugerimos o seguinte:

Capitalizar o conhecimento dos mototaxistas experientes de modo a instruir e doutrinar os menos capacitados na matéria de circulação no trânsito rodoviário, em obediência ao Código da Estrada; Promover a fiscalização entre os mototaxistas por meio de denúncias de atitudes e comportamentos que desrespeitam as regras e formas de organização e condução;

Empoderar as iniciativas de gestão e organização locais e transferir a responsabilidade para os mototaxistas, como meio de desenvolvimento da actividade de Mototáxi; Imperiosidade do envolvimento dos gestores dos níveis estratégico e tático do Conselho Autárquico da Cidade de Tete, com vista a criação de competências clássicas de gestão (conceptual, humana e técnica) com a finalidade de formalização do serviço de Mototáxi através da regulamentação e ordenamento.

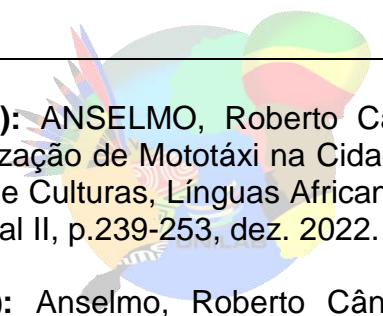
Referências

- Bliss, T. (2004). *Implementing the Recommendations of The World Report on Road Traffic Injury Prevention*. The World Bank, Washington DC.
- Elvik, R.; Høye, A.; Vaa, T.; Sørensen, M. (2009). *The Handbook of Road Safety Measures - Second Edition*. Emerald Group Publishing Limited. Bingley, United Kingdom.
- Grilo, R. (1996). *A Teoria da Gestão e a Complexidade*. Trabalho de fim de curso. Departamento de Gestão. Universidade de Évora. Évora.
- INE (2013). *Estatísticas do Distrito Cidade de Tete*. Consultado aos 22.04.2020. Disponível em: <https://www.ine.gov.mz.html>
- Liberatti, C., Sant'Anna, F., & Andrade, S. (2013). *Acidentes com motociclistas: comparação entre os anos 1998 e 2010*. Londrina. Brasil. Consultado aos 20/05/2019. Disponível em: <http://www.scielo.br/rsp.html>

Roberto C. Anselmo, Gestão da Segurança Rodoviária no Contexto da Utilização de Mototáxi
Ludovina, P. (2020). *Gestão e evolução das teorias de gestão*. Consultado aos 17/03/2020. Disponível em: <https://www.acadeia.edu.com.html>
Sadauskas, V. (2003). *Traffic safety strategies*, Transport. Acedido aos 13/08/2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/16483840.2003.10414070.html>
Schultz, G. (2016). *Introdução à gestão de organizações*. Editora da UFRGS. Porto Alegre.

Recebido em: 11/10/2022

Aceito em: 20/12/2022



Para citar este texto (ABNT): ANSELMO, Roberto Cândido. Gestão da Segurança Rodoviária no Contexto da Utilização de Mototáxi na Cidade de Tete (2016-2018). *Njinga & Sepé: Revista Internacional de Culturas, Línguas Africanas e Brasileiras*. São Francisco do Conde (BA), vol.2, nº Especial II, p.239-253, dez. 2022.

Para citar este texto (APA): Anselmo, Roberto Cândido (dez. 2022). Gestão da Segurança Rodoviária no Contexto da Utilização de Mototáxi na Cidade de Tete (2016-2018). *Njinga & Sepé: Revista Internacional de Culturas, Línguas Africanas e Brasileiras*. São Francisco do Conde (BA), 2 (Especial II): 239-253.

Njinga & Sepé: <https://revistas.unilab.edu.br/index.php/njinggaesape>