

Universidade Eduardo Mondlane
Faculdade de Letras e Ciências Sociais
Departamento de Arqueologia e Antropologia

Percepções dos Adolescentes sobre Trânsito na Cidade de Maputo

Alfrina Madeira Borges Capaina

Maputo, Abril de 2012

Universidade Eduardo Mondlane
Faculdade de Letras e Ciências Sociais
Departamento de Arqueologia e Antropologia

Percepções dos Adolescentes sobre Trânsito na Cidade de Maputo

Supervisora: Dr^a. Margarida Paulo

Alfrina Madeira Borges Capaina

O júri

O Presidente

A Supervisora

Oponente

Data

_____ / ____ / _____

Maputo, Abril de 2012

Índice

DECLARAÇÃO	i
DEDICATÓRIA	ii
AGRADECIMENTOS	iii
LISTA DE ABREVIATURAS	iv
RESUMO	v
1. INTRODUÇÃO.....	1
2. METODOLOGIA.....	3
3. ENQUADRAMENTO TEÓRICO	6
4. PERCEPÇÕES DOS ADOLESCENTES SOBRE O TRÂNSITO.....	9
4.1. Percepções sobre o trânsito	9
4.2. Condições de trânsito na Via Publica	12
4.3. Socialização para o trânsito.....	14
4.4. A ida e volta às aulas e o trânsito.....	15
5. CONCLUSÕES	17
6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	19
ANEXOS	21

DECLARAÇÃO

Declaro por minha honra que o presente relatório de pesquisa é da minha autoria, nunca foi apresentado, para qualquer tipo de avaliação acadêmica, e todas fontes consultadas estão devidamente mencionadas na bibliografia

Assinatura

(Alfrina Madeira Borges Capaina)

DEDICATÓRIA

Em memória do meu pai Benedito Capaina e em nome da minha querida mãe Francisca Januário João Madeira que lutou para que eu tivesse esse grau acadêmico

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos os docentes do Departamento de Arqueologia e Antropologia da Faculdade de Letras e Ciências Sociais da Universidade Eduardo Mondlane pela vontade que têm de ensinar a cultivar o conhecimento científico.

A minha supervisora Dr^a. Margarida Paulo que desde o princípio deste trabalho me orienta com muita dedicação vai meu muito obrigado.

Junto vai meu muito obrigado ao Instituto Nacional de Viação – Departamento de Segurança Rodoviária (Dr. Tovela), Escola Secundária Francisco Manyanga (estudantes da 8^a a 12^a classe e professores), Escola Secundária Josina Machel (estudantes 8^a a 12^a e professores) e Conselho Municipal da cidade de Maputo (Polícia camarária e outros oficiais) por terem colaborado com informação para elaboração deste trabalho.

Agradeço também aos meus irmãos Maria do Céu Madeira Borges Capaina, Nelson Capaina, Amorim Capaina, João Madeira, Agnaldo Madeira Alberto Lopes, pelos momentos que estiveram do meu lado dando força e encorajamento para aguentar a vida universitária. Obrigado do fundo do coração!

As minhas primas Alima e Aissa que nos primeiros momentos da minha estadia em Maputo me acolheram com muita satisfação.

Finalmente, aos meus colegas da faculdade de letras e ciências sócias da Universidade Eduardo Mondlane, Afiza, Cínthia Costa, Nancy dos Santos, Isaura Cherindza, Teodósio, Crimilde Santos, Helder Macauque, Crimildo Coutinho, Edson Uelle e Mabjaia, pelo apoio moral que me transmitiram nesses anos de aprendizagem. Para todos vai meu muito obrigado.

LISTA DE ABREVIATURAS

AV – Acidentes de Viação

DSR - Departamento de Segurança Rodoviária

FEMATRO – Federação Moçambicana das Associações de Transportes Rodoviários

INAV – Instituto Nacional de Viação

MEC – Ministério da Educação e Cultura

OMS – Organização Mundial da Saúde

PRM – Polícia da República de Moçambique

PSR – Prevenção e Segurança Rodoviária

TPM – Transportes Públicos de Maputo

TVM – Televisão de Moçambique

RESUMO

Este trabalho analisa “percepções dos Adolescente sobre trânsito na cidade de Maputo”, apresenta os resultados de uma pesquisa, qualitativa e participativa. A pesquisa foi realizada em duas escolas públicas nomeadamente Escola Secundária Josina Machel e Escola Secundária Francisco Manyanga ambas localizadas na cidade de Maputo.

Os resultados desta pesquisa apontam para a situação de trânsito complexo, principalmente, devido as difíceis condições das estradas, quer em aspectos ligados a sinalização, degradação dos passeios, e a falta de cortesia dos automobilistas em relação as pessoas que transitam a pé.

Constatamos que a família desempenha um papel na transmissão de valores e conhecimentos com relação ao trânsito nos adolescentes e os mesmos contam com apoio institucional das escolas.

Concluimos que os adolescentes vêm o trânsito em toda sua complexidade como um obstáculo a sua movimentação diária tendo em conta o caos que caracteriza o trânsito na cidade de Maputo. Esta visão deriva do facto de muitas vezes os adolescentes não quererem atrasar (em épocas de realização de provas curriculares por exemplo) por conta das distâncias médias percorridas pelos mesmos a escola.

Percebemos que entre os adolescentes o sentido de prudência é notário quando acompanhados pelos mais velhos mesmo em presença de tráfego intenso e por sua vez, quando estão em grupo de colegas. A estratégia é atravessar em conjunto, o que oferece maior segurança, e neste sentido os carros são obrigados mesmo no sinal amarelo ou verde a ceder passagem para os que estiverem a atravessar as passadeiras em direcção a escola.

Percebemos deste modo, que no contexto de pesquisa a situação do trânsito é percebido de forma variada variando em função da situação das condições de travessia, sinalização, policiamento, cortesia nas estradas.

Palavras-chave: Adolescentes, Segurança, Trânsito

1. INTRODUÇÃO

Em Moçambique os adolescentes¹ estão diariamente expostos aos acidentes e perigos ao atravessar as ruas muito movimentadas, sem passadeiras para peões, sem activistas de trânsito para as ajudar na sua travessia diária a escola. Estes adolescentes fazem o trajecto escola casa e vice-versa.

De acordo com a Organização Mundial da Saúde (2002: 23) os acidentes de transporte terrestre representam em vários locais do mundo a principal causa de morte não natural entre adolescentes. Neste contexto, 20% de adolescentes são feridas ou morrem porque não seguem as "regras da estrada" quando caminham ou andam de bicicleta especialmente à noite.

Segundo o INAV (2010: 2) em Moçambique, de Janeiro a Junho de 2010 registaram-se 2.302 Acidentes de Viação (AV's) contra 2.389 em igual período em 2009. Como consequência destes acidentes, perderam a vida 914 pessoas contra 767 em 2009 e destas vítimas incluem-se 132 adolescentes. É neste contexto que surge o interesse pela realização da presente pesquisa aliado ao facto de em termos da disciplina antropológica termos poucos estudos que debruçam-se sobre a temática em questão.

Deste modo, reconhecemos a relevância deste estudo no qual associamos os motivos da elevada taxa de acidentes de aviação ao excesso de velocidade, desrespeito as regras de trânsito e condução em estado de embriaguez. Contribuindo deste modo para a insegurança nas estradas especialmente entre adolescentes no qual verificam-se casos de atropelamentos.

Tomando como ponto de partida o facto de os adolescentes estarem diariamente expostos aos perigos no trânsito, este trabalho pretende analisar a partir de uma pesquisa de campo de carácter antropológico, as percepções dos adolescentes sobre trânsito na cidade de Maputo.

¹ Mensalmente morrem nas estradas nacionais perto de 180 pessoas, o que significa pelo menos 2.160 vidas perdidas por ano, das quais contam-se homens, mulheres e adolescentes (Manuel, 2005: 3).

A pesquisa tem como questões de partida: Que percepções os adolescentes têm com relação ao trânsito? E como objectivo principal analisar as percepções que os adolescentes têm com relação ao trânsito na cidade de Maputo especificamente a pesquisa pretende identificar as estratégias que a os adolescentes adoptam no seu quotidiano no trânsito; descrever as trajectórias diárias que os adolescentes adoptam no percurso casa escola.

O presente trabalho está organizado da seguinte forma: Primeiro, iremos apresentar a introdução onde iremos incluir o tema, o objecto de pesquisa, a justificativa e o problema o qual esta pesquisa procura responder. Segundo, apresentaremos os aspectos teóricos que orientaram a realização da pesquisa bem como a perspectiva de análise do objecto em discussão. Terceiro, apresentamos a metodologia. Quarto, apresentamos os resultados de estudo, onde descrevemos e analisamos qualitativamente os resultados da pesquisa. E por último, apresentamos as conclusões.

2. METODOLOGIA

Local de estudo

A pesquisa foi realizada no período de Junho a Outubro de 2010, em 2 escolas públicas nomeadamente: a Escola Secundária Francisco Manyanga e a Escola Secundária Josina Machel localizadas na cidade de Maputo, com alunos da 8^a a 12^a classes. Neste universo de alunos foram entrevistados 20 rapazes e 20 raparigas totalizando 40 alunos. A idade dos alunos entrevistados varia entre 11 a 16 anos.

Seleção dos entrevistados

A escolha dos informantes (40 adolescentes) foi feita tendo em conta a disponibilidade dos mesmos durante o período de realização das aulas no recinto escolar tendo em conta aceitação os pedidos de entrevistas por parte dos funcionários do INAV e todos envolvidos nesta pesquisa.

Ainda no âmbito da selecção dos informantes, explicamos também, que as maiorias dos adolescentes aqui definidos vivem próximos as escola, sendo 19 dos adolescentes a viverem em bairros onde estão situadas as escolas, nomeadamente: bairro do Alto-Maé, bairro Central e bairro da Polana Cimento. Enquanto os 21 adolescentes moram em bairros circunvizinhos, tais como: bairro Costa do Sol, Xipamanine e Malanga. Dos 40 adolescentes, 25 são peões e 12 são passageiros de transportes semi-colectivos que ligam a cidade de Maputo com as restantes áreas periféricas da cidade como: Laulane, Aeroporto, Matola, Magoanine e Boane e 3 são passageiros de automóveis conduzidos pelos seus pais.

A participação dos informantes na pesquisa foi de grande relevância pois os mesmos, mostraram-se predispostos a narrarem situações de risco ou acidentes de trânsito em diversos locais, momentos de suas vidas nas estradas durante seus deslocamentos.

Durante a realização da pesquisa usamos como critério de selecção dos informantes a idade dos adolescentes, bairro de residência, tempo de permanência na cidade de Maputo, para melhor perceber a relação que se estabelece entre as percepções que os adolescentes tem com relação ao trânsito e a sua relação diária com o trânsito.

Para a realização da nossa pesquisa recorreremos a bibliografia que debruça-se sobre a temática dos adolescente e a sua relação com o trânsito onde analisamos aspectos como, infraestruturas e o trânsito, percepções sociais sobre o trânsito. Ainda no âmbito de pesquisa bibliográfica analisamos relatórios do Ministério da Educação e Cultura (MEC) e do INAV, bem como artigos académicos que nos permitiram identificar a postura bem como as estratégias adoptadas pelos adolescentes no trânsito.

Métodos e técnicas

Em termos metodológicos recorreu-se ao exercício etnográfico numa descrição qualitativa do quotidiano dos adolescentes que se fazem a Escola Secundária Francisco Manyanga e a Escola Secundária Josina Machel na cidade de Maputo.

A respeito desta técnica de pesquisa qualitativa, Triviños (1987:54) argumenta que a tradição antropológica na pesquisa qualitativa é conhecida como investigação etnográfica, enfocando o estudo da cultura, baseando as conclusões encontradas nas descrições do real cultural que se deseja conhecer, a fim de tirar delas os significados que têm para as pessoas que pertencem a essa realidade.

Para a colecta de dados baseamo-nos na técnica de observação participante, onde segundo Becker (1999:45) o observador participante colecta dados através de sua participação na vida quotidiana do grupo ou organização que estuda, estabelece conversações com alguns ou

com todos os participantes desta situação e descobre as interpretações que têm sobre os acontecimentos que observou. Usamos também as entrevistas informais e as entrevistas não estruturadas que segundo Ribeiro (1997:67) outras questões emergem, durante o processo de colecta de informações por se basear no discurso livre do entrevistado, e estas foram feitas ao Departamento de Segurança Rodoviária (DSR) do INAV e ao Ministério de Educação e Cultura (MEC) representado pelos professores e directores das Escolas Secundárias Josina Machel e Escola Secundária Francisco Manyanga.

A partir do uso das técnicas de observação participante, entrevistas informais e não estruturada como instrumentos de colecta de dados, pudemos colher as percepções que os adolescentes têm com relação ao trânsito assim como as estratégias por eles adoptadas para colmatar as dificuldades do trânsito.

3. ENQUADRAMENTO TEÓRICO

De acordo com a OMS (2002: 23), a adolescência constitui um processo fundamentalmente biológico de vivências orgânicas, no qual se aceleram o desenvolvimento cognitivo e a estruturação da personalidade. “Abrange a pré-adolescência, faixa etária de 10 a 14 anos de idade e a adolescência propriamente dita dos 15 aos 19 anos de idade” (Sixpence 2008:3).

Segundo Venetikide (2006: 78) o conceito de *adolescência* engloba não só às transformações físicas, mas também o processo de mudança e adaptação psicológica, familiar e social a essas transformações. Essas mudanças e adaptações acontecem de maneira diferenciada para cada pessoa, de acordo com a herança genética, sexo, condições alimentares, ambientais, educacionais e culturais.

Rozestraten (1988: 5) propõe como definição de *trânsito*, o conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas dentro de um sistema convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes.

Outras análises sobre o fenômeno trânsito são realizadas nas dimensões psicológicas e epidemiológicas. Andrade e Jorge (2000) relatam que os acidentes de transportes terrestres, em especial os de trânsito de veículo motor, representam, em vários locais do mundo, a principal causa de morte não natural.

Segundo Andrade & Jorge (2000: 89) os acidentes de transporte terrestre são englobados em um agrupamento de causas de mortes não naturais, denominadas causas externas, em que se incluem todos os tipos de acidentes como: de transporte, quedas, afogamentos e outros. As lesões intencionais como: homicídios, suicídios e intervenções legais. E as lesões provocadas em circunstâncias de intencionalidade ignorada, ou causa de tipo ignorado, sendo, actualmente, classificadas no capítulo XX da Classificação Internacional de doenças, décima revisão.

Neste trabalho, recorreremos a teoria da *representação social* proposta por Minayo (1994: 174) para a qual “as representações sociais não são necessariamente conscientes. Perpassam o conjunto da sociedade ou de determinado grupo social, como algo anterior e habitual, que se reproduz e se manifesta a partir das estruturas e das relações colectivas e dos grupos”.

Essas representações, “podem ser consideradas matéria-prima para análise do social. São reflexos do quotidiano, traduzidos pelo sujeito, considerado como um ser humano dotado de concepções próprias, autónomo no pensar e comunicar suas crenças, valores e visão do mundo, elaborados e compartilhados socialmente e com possibilidade de ser expressos por meio de imagens, conceitos e categorias, que contribuem para a construção de uma realidade inerente a determinado grupo social ” (Maingueneau, 1993: 123).

Deste modo, este estudo aborda a questão da relação dos adolescentes com a situação quotidiana do trânsito a partir do referencial teórico das representações sociais deste objecto estudado pela Antropologia. Foi nesta perspectiva que ancoramo-nos nas noções de Douglas (1994: 45) segundo o qual a insegurança no trânsito não se reduz à "probabilidade de um evento negativo ocorrer", mas diz respeito a valores e "significados atribuídos aos resultados deste evento" no contexto de vida das pessoas e dos grupos pessoais.

Sentimos a necessidade de problematizar as percepções do adolescente sobre o trânsito na cidade de Maputo, como elemento sociocultural olhando para as formas como os adolescentes e as instituições constroem ideias, sentimentos, emoções acerca dos perigos e prevenção ligados ao trânsito, pois, como mostram os estudos de Douglas & Wildawski (1998) que a delimitação de fronteiras entre o “seguro” e o “inseguro” é bastante relativa, variando, inclusive, dentro de uma mesma sociedade (Douglas & Wildawski, 1998: 45).

Assumimos que compreender as percepções dos adolescentes sobre o trânsito na cidade de Maputo , não se refere ao uso comum deste termo como se usam em transportes ou nos serviços de saúde. Aqui usa-se o conceito de trânsito como escreve Douglas (1994: 45) “procurando de forma ampla contemplar também as percepções e valores sociais” que os

adolescentes têm sobre o trânsito, sua insegurança, estratégias e os comportamentos que nela são despertados pelo ambiente de tráfego na cidade de Maputo.

4. PERCEPÇÕES DOS ADOLESCENTES SOBRE O TRÂNSITO

4.1. Percepções sobre o trânsito

Nesta secção apresentaremos as percepções dos adolescentes sobre o trânsito na cidade de Maputo, consequências que advêm destas situações de risco e as estratégias usadas pelos adolescentes no trânsito.

No nosso contexto de pesquisa a visão com relação ao trânsito varia de adolescentes para adolescente em função da situação das condições de travessia policiamento sinalização cortesia nas estradas.

Nalguns casos os adolescentes apontam aos jovens condutores dos semi colectivos “chapeiros” da via pública em particular como tendo pouca responsabilidade devido ao facto destes conduzirem em estado de embriaguez como podemos constatar no depoimento a baixo.

Esses chapeiros não respeitam ninguém e andam bêbados a alta velocidade passam pela passadeira e parecem estarem a competir entre eles. Muitas vezes ficamos no semáforo mesmo quando o sinal esta vermelho para os automóveis o que significa verde para o peão passar eles não nos deixam atravessar².

Contudo o que observamos na via pública ou no trânsito é uma uniformidade de comportamento de intolerância e desvalorização dos adolescentes nos semáforos, onde quem se encontra no volante encontra-se numa posição vantajosa e por isso menos sujeito a atropelamentos tal como os outros peões que se fazem presentes na via pública. Neste sentido é difícil distinguir o comportamento do jovem e do adulto na condução porque as acções são protagonizadas por todos estes. E em casos de aplicação da multa por uma irregularidade todos estes grupos etários incorrem em actos de suborno a polícia camarária e a polícia de trânsito, o que tornou-se hábito nas estradas.

² António, 16 anos, estudante da Escola Secundária Josina Machel.

Entre os adolescentes das Escolas Secundárias Josina Machel e Escola Secundária Francisco Manyanga, há uma percepção que existe aspectos que podem ser melhorados de modo a garantir uma situação de melhor segurança nas estradas que passaria por uma maior fiscalização e montagem de câmaras de vigilância, ligadas à polícia ou a um centro de vigilância cívica, como em outros espaços públicos, principalmente, nos locais de maior circulação de pessoas. Colocação de iluminação, principalmente, nos locais de muita circulação de carros.

Os adolescentes associam a má visibilidade nas ruas no período nocturno, ao aumento da probabilidade de assaltos desencorajando os mesmos a usarem os passeios evitando a colocação de propagandas em passeios que possam desviar a atenção dos condutores e provocar acidentes.

Os acidentes de trânsito são eventos passíveis de prevenção e todo esforço para aumentar a segurança nas vias será mínimo se comparado com o sofrimento causado às vítimas de acidentes. Minimizar o efeito dos acidentes nos condutores e passageiros é uma obrigação das instituições que recebem os impostos do horário público para zelar por esta área e é uma acção que não pode esperar muitos anos para ser efectivada.

Faria & Braga (1999: 75) reforçam que o tema, educação para o trânsito, precisa ser inserido nos currículos escolares, num contexto mais amplo, que possibilite ao adolescente uma reflexão sobre os aspectos éticos do comportamento no trânsito, para que através da compreensão dos motivos das regras de trânsito (proporcionar segurança aos indivíduos) sejam induzidos à adopção de comportamentos correctos e à humanização no trânsito, diminuindo os acidentes e suas consequências.

Um outro aspecto que suscitou reflexão relativamente à educação para a segurança no trânsito tem a ver com o uso das passadeiras. Desta forma percebemos que quando as passadeiras são bem projectadas e mantidas, quase todos os peões as utilizam; quando o trânsito é perigoso, principalmente, com intensa movimentação e em horários de intenso trânsito. Contudo muitas dessas passadeiras na cidade de Maputo estão degradadas e os automobilistas fazem delas locais de estacionamento e de aglomeração de carros avariados e oficinas de veículos e também os

vendedores de rua usam os passeios como locais de onde tiram o sustento através da prática de comércio informal.

Todavia este cenário continua a efectuar-se nas passadeiras³ mesmo sabendo-se da sua importância uma vez que nas passadeiras os peões eliminam o risco de serem atropelados, os motoristas e passageiros desfrutam de um trânsito constante, e as autoridades que trabalham com o trânsito são recompensadas com uma avaliação pública positiva como se observa quando falam do seu balanço semanal na Rádio Moçambique. É desejável que os planeadores do Conselho Municipal de Maputo procurem soluções que evitem fluxos intensos de automóveis a altas velocidades em áreas urbanas como acontece na Avenida Eduardo Mondlane e na Avenida 24 de Julho, principalmente, nos horários de entrada e saída nas escolas.

Estas constatações vêm a coincidir com a ideia sugerida por Faria & Braga (1999: 64) que dizem que um programa de educação para o trânsito para ser eficiente deve transformar o adolescente em um agente activo no processo de Ensino-Aprendizagem, com o objectivo de formar cidadãos conscientes. Para tanto, deve também, desenvolver o tema nos seus aspectos histórico, social, local, legal e comunitário, para que haja uma substituição dos comportamentos de risco por comportamentos adequados, pela consciência da responsabilidade individual e pelo respeito aos outros (Faria & Braga, 1999: 78).

Nesse conjunto de ideias, os adolescentes apontaram os factores como a ausência de infra-estruturas bem como a irresponsabilidade dos automobilistas mais concretamente dos “chapeiros” como responsáveis pela insegurança no trânsito.

Na óptica dos adolescentes poder-se-ia solucionar as situações de risco nas estradas, através da melhoria da manutenção das vias, iluminação, instalação de faixa de peões, aumento do tempo dos semáforos para a travessia dos peões e mudança no sentido de circulação de uma via. Os adolescentes mencionaram a intensificação de campanhas de educação cívica ao nível das escolas. Finalmente, apontaram a necessidade de um forte policiamento, leis mais rigorosas,

³ Passadeira é o local para os peões atravessarem a via pública, destinada aos automóveis, de forma segura e devidamente identificada

instalação de cameras à noite nos cruzamentos, fiscalização do transporte público, multa para motoristas que usam telefone celular ao dirigir, dentre outras acções.

4.2. Condições de trânsito na Via Publica

Nesta secção, descreveremos os aspectos relacionados com as circunstâncias do dia-a-dia dos adolescentes no trânsito. Para tal, as respostas mais frequentes quanto às condições de segurança no trânsito segundo o relatório do INAV (2010) apontam para o excesso de velocidade dos automobilistas, a falta de respeito das regras de trânsito - cortesia na estrada, falta de policiamento nas estradas bem como a fraca informação sobre insegurança no trânsito ao nível das escolas, na família e na sociedade em geral como os principais responsáveis para a vulnerabilidade do peão nas estradas de Moçambique, particularmente para os acontecimentos como atropelamentos, despistamentos, queda de passageiros, choques entre carros e entre motos ou bicicletas (INAV, 2010: 1).

Por sua vez, foi comum entre os nossos informantes referirem-se sobre a dificuldade de caminhar para escola na via pública onde apontaram como causas dessa insegurança nas estradas por exemplo a ausência nas proximidades da escola de semáforos, lombas e sinal de existência duma escola e a necessidade de redução de velocidade e não buzinar. Mencionando ainda que os automobilistas andam a alta velocidade, os condutores não respeitam os peões, principalmente, os “chapeiros” que são segundo os adolescentes pessoas sem instrução e cortesia para transportarem passageiros - para além de que muitos deles não possuem carta de condução e licenciamento para efectuar o serviço de transporte público de passageiro, condição necessária para transportar passageiros.

Os maus estacionamento de automóveis nas passeadeiras são apontados como factor que contribui para dificultar a travessia dos adolescentes nas estradas. Outro problema apontado pelos nossos informantes é o relacionado com os encurtamentos de rotas que na óptica dos mesmos contribui para o aumento do tráfego nas principais avenidas da cidade de Maputo afligindo os adolescentes pois os mesmos acabam atrasando-se as suas actividades académicas.

Em conversa com os informantes foi também possível registar que a questão do policiamento nas estradas é fraco e as vezes ausente, isto é, há pouca, a sinalização é pouco respeitada, as estradas são precárias e há muitas estradas para poucos automobilistas e por não haver sinalização os automobilistas fazem travagens bruscas, poluições sonoras, encurtamento de rotas e isso faz das estradas um “palco” de acidentes de trânsito, e o mais agravante, são atropelados vários adolescentes na zona do Restaurante Primavera e a terminal do Museu é apontado pelos adolescentes da Escola Secundária Josina Machel como sendo um lugar conturbado, barulhento de ocorrência de atropelamentos constantes sobre os estudantes.

Caracterização da área de estudo

A nossa pesquisa foi realizada nas escolas secundárias Josina Machel assim como na escola secundária Francisco Manyanga. A Escola Secundaria Josina Machel localiza-se na cidade de Maputo, entre a Avenida Patrício Lumumba e 24 de Julho no bairro da Polana, defronte ao museu da história natural.

Em frente a escola encontramos a terminal dos transportes de passageiros semi colectivos assim como colectivo nas bermas das duas faixas da estrada o que contribui para o agravamento do problema de circulação dos adolescentes que a hora da ponta que coincide com o fim do período das aulas.

Esse agravamento é provocado pela excessiva velocidade dos transportadores dos semi colectivos bem como dos passageiros que atravessam constantemente de faixa em faixa em busca de transporte.

Há a salientar ausência de infra-estruturas como lombas assim como semáforos com vista a protecção dos adolescentes que na hora de ponta registam maior aglomeração nas paragens das duas faixas o que muitas vezes tem culminado em atropelamentos dos adolescentes.

A Escola Secundária Francisco Manyanga, é uma instituição de ensino que situa-se no bairro Alto-Maé entre as avenidas 24 de Julho e Patrice Lumumba atravessando perpendicularmente a rua Trindade Coelho.

A escola encontra-se desprovida de infra-estruturas que permitem maior segurança aos utentes das vias que no caso são os adolescentes pois os semáforos encontram-se localizados a 300 metros da escola mais concretamente na avenida 24 de Julho.

Esta situação provoca embaraços entre os adolescentes que se vêem obrigados a recorrerem a vias alternativas para o trajecto casa escola sob pena de correrem riscos de atropelamentos no trânsito pois os semáforos nalguns encontram-se inoperacionais.

Aliada a esta situação temos a salientar o desrespeito as regras de trânsito por parte dos operadores dos semi colectivos “chapeiros” que fazem o trajecto Matola-Museu a alta velocidade colocando em risco a vida dos adolescentes e não só.

4.3. Socialização para o trânsito

Discutiremos nesta secção a relação que se estabelece entre o agir, pensar, estar e ser no trânsito e os conteúdos que a família transmite aos seus membros com relação a prática. Igualmente descreveremos algumas ideias do que é ter cortesia na estrada.

Segundo as respostas que obtivemos, tem-se a concepção que desde pequenos aprendemos com a nossa família que o trânsito é perigoso. Na fase da infância prestamos atenção. No entanto, na medida em que crescemos, vamos nos familiarizando com os perigos. Então, nos descuidamos e passamos por alguma situação de risco ou até sofremos um acidente.

Para os nossos informantes as informações transmitidas na família sobre o trânsito e escassa e na maior dos casos os mesmos obtêm nas na rua ou durante as caminhadas ao recinto escolar.

A este facto alia-se a desatenção dos pais com relação a transmissão de valores ou conhecimentos com relação a aspectos ligados a postura do peão nas vias públicas muitas vezes motivadas pela falta de conhecimento ou de informação dos mesmos.

A familiarização dos adolescentes as vias públicas tem a sua génese em casa em passeios dominicais a igreja como pudemos testemunhar no depoimento a baixo:

“(...)Eu comecei a atravessar a estrada com a minha mãe quando levava aos domingos a igreja nesse trajecto fomos aperfeiçoando as técnicas de atravessar a estrada que um dia ela disse que tinha que ir sozinhos a igreja e foi assim que aprendi a atravessar a estrada(...)”.

4.4. A ida e volta às aulas e o trânsito

Nesta secção descrevemos as praticas diárias adoptadas pelos adolescentes durante o processo que marca a sua ida e volta as aulas tendo em conta o trânsito.

Os dados do INAV (2010: 4) mostram que nas segundas-feiras, sextas-feiras, sábados e domingos são os dias de semana que mais os adolescentes estão expostos ao perigo e insegurança na via pública na cidade de Maputo.

Geralmente os adolescentes no final das aulas saem em grupo caminhando juntos ate ao portão principal e em função da direcção que cada um ira tomar separam-se ficando apenas os que irão percorrer o mesmo caminho.

Chegados aos cruzamentos os adolescentes ao quererem atravessar a estrada adoptam a estratégia de atravessar em grupo como forma de pressionar os automobilistas a cederem a passagem pois de contrario incorrerem ao risco de permanecer na travessia durante muito tempo.

Geralmente o trajecto que marca o regresso dos adolescentes a casa e marcado por dificuldades que passam pelos constates perigos de atropelamentos e como tal os mesmos optam por caminhar em grupo que geralmente e constituído por três a quatro adolescentes e o grupo vai se desfazendo a medida que um dos adolescentes chega a sua zona residencial.

Esta estratégia muitas vezes acaba surtindo efeito pois de contrario os adolescentes incorreriam aos riscos de atropelamento bem como a chegar tarde a casa isto no caso dos mesmos terminarem as suas aulas na período de ponta que e caracterizada por umas maior fluxo tanto de veículos como de peões.

No caso de os adolescentes usarem meios de transporte como os transporte semi colectivos “chapas” os adolescentes agrupam-se em função das rotas que os transportadores usam caminhando em direcção as terminais como forma de obter facilidades para acederem ao transporte.

Temos que salientar que independentemente do uso ou não de meio de transporte para se fazer chegar as suas residências os adolescentes sempre optam pela caminhada em grupo como forma de facilitar durante o seu o processo de interacção com o trânsito.

5. CONCLUSÕES

O exercício etnográfico nas duas escolas públicas nomeadamente escola Secundária Francisco Manyanga e a Escola Secundaria Josina Machel possibilitou dar profundidade à compreensão das percepções que os adolescentes têm sobre trânsito, as consequências, e as estratégias por eles usadas para gerir o trânsito na cidade de Maputo.

Desta forma, diante das observações, pudemos constatar que a maior parte dos acidentes de viação regista-se na Avenidas 24 de Julho, e que as consequências dos acidentes de viação são resultantes das variáveis mais comuns na sinistralidade rodoviária, como são os casos dos atropelamentos, despistamentos, queda de passageiros, choques entre carros e motos e com obstáculos fixos e péssimas condições dos passeios e passadeiras.

O estudo mostrou que os adolescentes concordaram com a ideia segundo a qual, a razão para o alto número de acidentes de trânsito fatais na cidade de Maputo, uma vez que as condições das vias públicas e a educação sobre segurança no trânsito são precárias, está na forma como a infra-estrutura viária é organizada e utilizada – a disposição das ruas, a sinalização e até a iluminação, tudo isso influencia nos tipos de conflitos que ocorrem no trânsito e no comportamento das pessoas. E estes constrangimentos colocam os peões, principalmente, adolescentes que se dirigem e voltam da escola em condições muito desvantajosas.

Percebemos assim que quanto maior for a complexidade do trânsito, maiores serão as probabilidades de acidentes e insegurança na estrada para o público que circula nas mesmas estradas.

Compreendemos que Moçambique encontra barreiras por falta de investimentos em educação no trânsito, infra-estrutura urbana e estradas mais seguras, assim como ausência de uma fiscalização do trânsito mais organizada e consistente.

Verificamos também que os períodos das 15:00 às 18:00 e das 18:00 às 21:00 são as horas do dia que mais acidentes de viação e mortes se registam na cidade de Maputo. Todavia, as segundas-feiras, sextas-feiras, são dias que registaram maior número de acidentes de viação e

maior número de mortes e, é onde se regista maior vulnerabilidade desses incidentes dos peões sobretudo nos estudantes nas estradas, visto que coincide com o horário do tempo lectivo. Enquanto sábados e domingos registam-se em menor escala sinistros nas estradas e os adolescentes correm menos riscos visto que não se trata de dias de aulas regulares.

Constatamos que desde pequenos os adolescentes aprendem com a família que o trânsito é perigoso, isto faz-nos perceber que a família em relação à escola tem sido mais consistente em consciencializar seus membros sobre as atitudes e comportamentos na via pública.

Os significados atribuídos ao trânsito e a forma como ela é percebida variam de adolescente para adolescente em função do meio e das estratégias que o mesmo adopta para o trajecto escola casa ou vice e versa.

Os adolescentes vêm o trânsito em toda sua complexidade como um obstáculo a sua movimentação diária tendo em conta as distâncias médias que se usam para chegar a escola, daí que não querendo atrasar.

Os adolescentes têm um grau de consciência elaborado em relação ao trânsito. Acreditamos que a grande diversidade de percepções demonstra que esta consciência vem, principalmente, da experiência no dia-a-dia das ruas, da insegurança destes adolescentes com a violência do trânsito na cidade de Maputo.

Esta situação mostra a necessidade de uma educação sistemática e consistente para o trânsito e que seja acima de tudo mais participativa, em que os alunos reflectam sobre a violência no trânsito e desenvolvam sua cidadania, e que sejam sensibilizados para a necessidade de atitudes cooperativas, apresentando propostas e se engajando para tornar as pessoas mais sensível.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AUGÉ, M. (1994). *Não lugares: introdução a uma antropologia da sobremodernidade*. Lisboa: 90 Graus Editora.
- BALANDIER, G. (1994) *Le Dédale. Pour en finir avec le XXe. siècle*. Paris: Fayard.
- BECKER, H. S. (1999). *Método de pesquisa em ciências sociais*. 4ª ed. São Paulo: Hucitec,
- BOURDIEU, Pierre (1986). *O Poder simbólico*. São Paulo: DIFEL.
- DOUGLAS, M. (1994) *Risk and Blame: essays in cultural theory*. Londres: Routledge.
- DOUGLAS, M; WILDAWSKI. (1998) *Risk and culture: an essay on the selection of technological and environmental dangers*. Berkeley: University of California Press.
- FARIA, O; BRAGA, C. (1999). Propostas para minimizar os riscos de acidentes de trânsito envolvendo crianças e adolescentes. *Revista ciência e saúde colectiva da ABRASCO*, Vol. 4, nº.1.
- JAEGER & LENA (2005). *A dança de rua e o rap no quotidiano de adolescentes privados de liberdade*. São Paulo: Atlas.
- INAV (2004). *Código de Estrada Actualizado*, Maputo: INAV
- INAV (2010). *Balanço da Sinistralidade Rodoviária em Moçambique -1º Semestre 2010*. Maputo.
- MANUEL, D. (2005). *Projecto de Criação do Movimento Nacional Contra os Acidentes de Viação – STOP*, Maputo.
- MAINGUENEAU, D (1993). *Novas tendências em análise do discurso*. Campinas (SP): Fontes.
- ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. (2002). *Fundamentos: Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito*. http://whqlibdoc.who.int/paho/2004/927531599X_chap1.pdf
- ROZESTRATEN, R. J; DOTTA, J. (1996). *Os sinais de trânsito e o comportamento seguro*. Porto Alegre, Brasil: Sagra- Luzzato.
- SIXPENCE et al (2008). Infância e adolescência em Moçambique. In: *Fundo das Nações Unidas para a Infância (UNICEF). Dia Internacional da Criança: combatendo o tráfico, abuso e exploração da criança*.
- TRIVIÑOS, A. N. S (1987). *Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação*. São Paulo: Atlas.

RIBEIRO, M. de F. S. *et al* (1997). “Métodos e técnicas de diagnóstico de sistemas de produção”. In: *Enfoque sistêmico em P&D – A experiência metodológica do IAPAR*. Circular n. 37, Fundação Instituto Agronômica do Paraná: Londrina.

ANEXOS

ANEXO 1: Guião de Entrevista aos Estudantes

1. Idade, classe, proveniência ou bairro de residência.
2. Qual é sua idade, classe e onde vives?
3. Situação da segurança nas estradas.
4. Como caracterizas a presença da polícia, a sinalização e condições das estradas?
5. Que problemas enfrentam diariamente quando vão a escola nas estradas?
6. Tem alguma informação, sobre os cuidados que deve ter na estrada? Justifique mostrando onde aprendeu e como lida com tal informação?

Condução nas estradas

1. Como caracteriza o comportamento dos automobilistas na via pública?
2. Quais são as consequências da má condução e travessia na estrada?
3. Alguma vez vivenciou uma situação de acidentes nas estradas envolvendo um colega seu? Como é que o acidente aconteceu?

Percepções dos Adolescentes sobre Atropelamentos na Estrada

1. De que modo na sua opinião se deve fazer para reduzirmos os problemas de atropelamento, acidentes e outros problemas que acontecem nas nossas estradas? O que é que poderia ter sido feito para evitar o acidente?
2. Tem mais algum comentário a fazer em torno deste tema?

ANEXO 2: Guião de entrevista as instituições que trabalham com segurança rodoviária

1. Como caracterizam a situação do trânsito na Cidade de Maputo?
2. Que acções têm desenvolvido no sentido de garantir a segurança das crianças e adolescentes quando estas se dirigem as escolas?