

**UNIVERSIDADE EDUARDO MONDLANE
FACULDADE DE LETRAS E CIÊNCIAS SOCIAIS
DEPARTAMENTO DE ARQUEOLOGIA E ANTROPOLOGIA**

Licenciatura em Antropologia

**Percepção do Risco dos Pedestres na travessia da EN1: Estudo Sobre a Ponte Aérea do
Bairro Jorge Dimitrov em Maputo.**

Autor: Sansão Salmon Judas Macamo

Supervisor: Dr. Danúbio Lihaha

Maputo, Dezembro de 2013

Percepção do Risco dos Pedestres na Travessia da EN1: Estudo Sobre a Ponte Aérea do Bairro Jorge Dimitrov em Maputo.

Trabalho submetido ao Departamento de Arqueologia e Antropologia como requisito parcial para a obtenção do Grau de Licenciatura em Antropologia na Faculdade de Letras e Ciências Sociais na Universidade Eduardo Mondlane.

O Autor

.....

Sansão Salmon Judas Macamo

O Supervisor

.....

O presidente

.....

O Oponente

.....

Maputo, Dezembro de 2013

Maputo, Dezembro de 2013

Declaração

Declaro que este relatório de pesquisa é original. Que o mesmo é fruto da minha investigação estando indicadas ao longo do trabalho e nas referências as fontes de informação por mim utilizadas para a sua elaboração. Declaro ainda que o presente trabalho nunca foi apresentado anteriormente, na íntegra ou parcialmente, para a obtenção de qualquer grau académico.

Assinatura:

Sansão Salmon Judas Macamo

Maputo, Dezembro de 2013

Dedicatória

*À memória do meu pai Judas A. Macamo
E a minha mãe Rosa Chemane*

Agradecimentos

Ao meu supervisor Danúbio Lihaha que sem ele este estudo, seria impossível. Agradeço as tuas sugestões e orientações pois possibilitaram-me escrever este trabalho. Obrigado por ter ensinado a antropologia.

Agradeço a todo o corpo docente do Departamento de Arqueologia e Antropologia da Universidade Eduardo Mondlane, por todos os ensinamentos dados sobre a antropologia, e souberam criar em mim a curiosidade e a vontade de querer conhecer mais e mais.

Um especial agradecimento a todos os colegas do curso de Antropologia 2010 especialmente ao meu grupo de estudo Karina Matandalasse, Arminda Fumo, Eliela Machava, e igualmente aos colegas Malhuky Massingue, Alberto Júnior, Pilale Izequiel, Nivalda Cristina, David Nhazilo, Inácio Manjate e Laércio Sulila agradeço pelo convívio, pelas discussões ricas, pela partilha das angústias da vida académica e ajuda disponibilizada para a realização deste trabalho.

Ao meu pai Judas Macamo que me viu a começar esta jornada de pesquisa para tese de fim de curso e mesmo sem perceber muito bem contribuiu com ricos comentários e sugestões em sua memória agradeço, e igualmente agradeço a minha mãe Rosa Chemane pelo estímulo nos estudos, na busca do conhecimento, companheirismo e amizade. Aos meus irmãos Sílasse Macamo, Nélia Macamo e Judas Júnior pelo apoio incondicional, vocês tornaram-se estímulos para busca de luta e desafios.

Agradeço aos meus amigos Benio, César, António ao meu amigo de infância e colega Efraime Nhabanga que desde a 8ª classe estamos juntos, e igualmente a Celeste Tivane pelo apoio e amizade. A estes e todos aqueles que de alguma forma, contribuíram para minha formação académica e ajudaram para realização do presente estudo.

Muito obrigado!

Resumo

O presente relatório faz uma análise da percepção do risco dos pedestres na travessia sobre a ponte aérea. Este assunto tem sido estudado a partir da abordagem estatística probabilística (tida como dominante) que pensa o risco na travessia dos pedestres sem o uso da ponte aérea enquanto algo ligado a factores mecânicos (como problemas de engenharia, escadas de acesso muito estreitas para o volume de pedestres, falta de corrimão e a falta de educação de trânsito dos pedestres). Se por um lado, essa abordagem permite compreender a percepção do risco ligado a factores mecânicos, por outro lado, esta perde de vista a dimensão do contexto sociocultural dos pedestres que influencia na percepção do risco.

É com base na constatação da limitação apresentada pela abordagem estatística probabilística que me propus realizar uma pesquisa, tendo em conta as dimensões socioculturais do contexto dos pedestres. Esta dimensão influencia a percepção do risco na travessia da ponte aérea do bairro Jorge Dimitrov. Para a realização da pesquisa adoptou-se a abordagem quantitativa aliada ao método etnográfico com o uso de técnicas de observação, conversas informais, entrevistas semi-estruturadas e o uso de fotografias.

Nos dados etnográficos recolhidos, o estudo constatou que a percepção do risco do pedestre é influenciada pelo objectivo destes no momento da travessia e pela possibilidade de escolher se atravessa ou não com recurso a ponte aérea. Se para uns atravessar com recurso a ponte é tido como seguro, para outros, a ponte é tida como arriscada, morosa, exige um grande esforço físico bem como adrenalina que o arriscar proporciona para alguns pedestres. O estudo mostra ainda que, se falamos de desobediência das regras de trânsito e conseqüente aumento do risco, não podemos olhar apenas para o pedestre mas, também para o polícia de trânsito que tem o papel de garantir que essa desobediência não ocorra.

Palavras-chave: Risco, Percepção do Risco, Pedestres.

Lista de abreviaturas

ANE: Administração Nacional de Estrada

CMM: Conselho Municipal de Maputo

EN1: Estrada Nacional 1

INAV: Instituto Nacional de Viação

PT: Polícia de Trânsito

Índice

Declaração	iii
Dedicatória.....	iv
Agradecimentos	v
Resumo	vi
Lista de abreviaturas	vii
Introdução	1
1-Revisão de Literatura	5
2- Enquadramento Teórico Conceptual	10
2.1- Risco.....	11
2.2- Percepção do Risco	12
3-Procedimento Metodológico	13
3.1- Método	13
3.2- Técnicas de Recolha de Dados.....	14
3.3- Realização do Trabalho.....	15
3.4 - Constangimentos Durante a Pesquisa	16
4-Apresentacao e Analise dos Dados	18
4.1- Contexto do Surgimento da Ponte Aérea	18
4.2-Acessibilidade e Conservação da Ponte	19
5- O Papel do Policia de Trânsito e do Pedestre.....	21
5.1 - O Policia de Trânsito.....	21
5.2 - Os Pedestres	22
5.3 - Policia de Trânsito e Pedestres na Ponte Aérea do Benfica.....	22
5.4 - Perfil dos Pedestres	24
6- Percepção do Risco dos Pedestres na Travessia da Ponte.....	26
6.1 - Para os que atravessam pela ponte aérea.....	26
6.2 - Para os que atravessam pela estrada.....	28
6.3- Mecanismos de Gestão do Risco na Travessia	30
6.4- Qual é a Noção de risco dos Pedestres: Aleatório ou Probabilistico?.....	34
Considerações Finais	37
Referências Bibliográficas.....	40

Introdução

Tudo começa numa tarde, era terça-feira (em Fevereiro de 2013) eu estava em casa a ver televisão. De repente, o apresentador anuncia que vai passar uma reportagem que fala da travessia dos pedestres na EN1¹ sobre a ponte aérea do bairro do *Benfica*² em Maputo. Minutos depois, chega a hora da referida reportagem. Nesta, foi possível ver algumas pessoas que usavam a ponte aérea para atravessarem a outra margem e outras que atravessavam pela faixa de rodagem dos automóveis. Na reportagem um dos entrevistados disse ao repórter: *“meu filho eu não posso conseguir subir aquelas escadas da ponte, não é seguro e posso cair”*.

Ao assistir esta reportagem, despertou em mim a curiosidade de querer ver no terreno como de facto acontecia a travessia dos pedestres e qual é a percepção do risco naquele contexto. Desta forma, comecei a minha pesquisa etnográfica de carácter exploratória, que consistiu primeiro em olhar, e depois, ouvir e escrever tal como pressupõe a prática antropológica, em Cardoso de Oliveira (2006).

A temática do perigo e do risco é antiga dentro das ciências sociais. Uma vasta produção tem sido desenvolvida, em especial desde os anos 80, configurando uma dinâmica área subdisciplinar. Enquanto Beck, Giddens e Luhmann projectaram o tema dos riscos ao centro da teoria social, Douglas e Wildawski mantiveram o risco como um tema mais restrito de estudo, enfatizando a sua decisiva carga cultural e social (Guivant, 1998).

A noção de risco se torna central numa sociedade que está deixando o passado, o modo tradicional de fazer as coisas e que se abre para o futuro probabilístico. O risco assim seria algo novo, que está relacionado com a modernidade; com a ciência e a tecnologia e às representações a elas inerentes (Giddens, 2002).

¹ Estrada Nacional Número Um (EN1), que inicia na cidade capital, Maputo, ligando todo o país de sul a norte.

² Benfica e Jorge Dimitrov refere-se ao mesmo bairro. O nome do bairro foi se alterando ao longo da história, passando atualmente a denominar-se Jorge Dimitrov, mas no quotidiano, por habito usa-se com mais frequência o nome de Benfica, que projecta para o período colonial com referência a uma clube de desportos português, o Benfica.

O risco de acidentes rodoviários é visto como um problema cada vez crescente em Maputo. Para remediar esta situação, várias campanhas têm sido efectuadas com vista a sensibilizar os pedestres sobre o risco de atravessar sem observar o código de estrada porque isso pode perigar a sua vida (INAV, 2010).

O risco na travessia de pedestres sobre as pontes aéreas e o seu comportamento dito “inadequado” pode ser atribuído a problemas de engenharia como, por exemplo, a distância excessiva entre as paragens de transporte público e as pontes aéreas existentes; as escadas de acesso muito estreitas para o volume de pedestres, e a falta de educação sobre o trânsito (Faria e Braga 1999; Bonzo 2004).

A meu ver, esta forma de pensar o risco torna-se problemática porque, a abordagem estatística e probabilística do risco tem uma visão mecanicista e normativa do risco e visa padronizar os comportamentos dos indivíduos. Esta forma de pensar o risco, perde a possibilidade de perceber o contexto cultural, porque, o risco está para além dos parâmetros técnicos e probabilísticos, pois tem, também, a ver com características culturais e individuais que influenciam na percepção do risco e a forma como as pessoas reagem ao risco.

Desta forma o presente estudo, procura responder a seguinte pergunta de partida: *Como é que os pedestres percebem e gerem o risco na travessia da EN1 sobre a ponte aérea do bairro de George Dimitrov?*

Neste sentido, o presente relatório tem como objectivo geral analisar a noção e a gestão do risco dos pedestres na travessia da ponte aérea. Especificamente, os objectivos são: a) descrever o contexto do surgimento da ponte aérea e o perfil dos pedestres; b) analisar a percepção do risco dos pedestres; e c) os mecanismos de gestão e manipulação deste mesmo risco.

Penso que o estudo é importante porque, primeiro em termos sociais, e segundo, em termos antropológicos. Em termos sociais, o risco de acidentes rodoviários é visto como um problema cada vez crescente em Maputo, e no país, segundo relatório do INAV (2007) e de acordo com as autoridades da Polícia de Transito. Várias campanhas têm sido efectuadas com vista a

sensibilizar os pedestres sobre o risco de atravessar sem observar o código de estrada porque isso pode perigar a sua vida. Penso ser importante o tema de pesquisa, porque tal como Macamo (2012) argumenta, os piores erros que podemos cometer são os de querer resolver um problema sem o conhecer na sua essência. Me parece importante conhecer a fundo as percepções dos pedestres na travessia da EN1, sem sermos reducionistas. Só assim, penso eu, podem ser criados códigos de estrada e infra-estruturas mais adequados ao contexto no qual serão aplicados.

Para a antropologia, o tema parece-me também importante, visto que, tal como Leach (1982) coloca, a antropologia estuda a diversidade humana, interessa-se pelo estudo das particularidades. Na mesma linha de pensamento Douglas (1994), mostra que numa mesma sociedade, onde temos diferentes concepções do mundo, cada contexto cultural concebe, explica e determina o que é risco e perigo para si. Com isso, partindo do argumento acima citado da contextualidade do risco e do perigo, penso ser importante um estudo antropológico para compreender como é que os pedestres percebem o risco na sua travessia.

Este estudo, vai também permitir participar das discussões antropológicas sobre o risco, e pretendo de forma modesta poder contribuir com o meu estudo no esclarecimento de alguns aspectos e/ou suscitar novas discussões. É por isso que Peirano (1992), argumenta que a pesquisa antropológica é o meio pelo qual a teoria antropológica se desenvolve e se sofisticada.

O presente relatório está estruturado em oito (8) secções nomeadamente: a primeira secção onde apresento a introdução, local dedicado a génese da ideia de fazer uma etnografia numa ponte de travessia de pedestres, abordagem inicial e o pressuposto do trabalho. Na segunda secção apresento a revisão de literatura, onde exponho em forma de síntese os pressupostos das duas principais abordagens sobre a problemática discutida (percepção do risco).

Na terceira secção, apresento o enquadramento teórico conceptual usado para a leitura dos dados etnográficos. Na quarta secção, apresento o procedimento metodológico deste trabalho, onde dedico-me a esclarecer, os métodos, as técnicas e os constrangimentos tidos ao longo deste. Na quinta secção dou início a componente de apresentação e análise dos dados; neste, detalho o

surgimento da ponte na qual realizei o trabalho etnográfico e questões relacionadas a acessibilidade desta infra-estrutura.

Na sexta secção, faço uma descrição do papel do polícia de trânsito, comportamento dos pedestres e a relação estabelecida entre estes. Nesta secção há ainda espaço para apresentação do perfil dos pedestres e as diversas possibilidades de atravessar de uma margem a outra da estrada. Na sétima secção, apresento a percepção do risco emitida pelos pedestres durante a travessia da ponte, igualmente faço análise do contexto sociocultural que orienta suas acções.

Na mesma secção, descrevo e analiso os motivos que gerem o risco e que me possibilita mostrar que no contexto desta pesquisa, mais do que pensar a noção do risco como aleatória ou probabilística é importante pensar numa noção que é fruto da junção de ambas. Por fim, na oitava secção, apresento as considerações finais, espaço onde apresento as principais ideias e constatações tidas ao longo da realização deste e a possibilidade de se pensar o risco em abordagens mais holísticas possíveis.

1-Revisão de Literatura

A minha revisão de literatura permitiu identificar duas principais linhas de abordagem que debatem assuntos relacionados com a pergunta de partida já enunciada. A primeira abordagem que denomino, estatística e probabilística do risco que debate o aumento do risco ligado ao não uso de pontes aéreas devido a problemas de engenharia das pontes aéreas, escadas de acesso muito estreitas para o volume de pedestres, a falta de corrimão nas escadas das pontes para permitir maior segurança aos pedestres.

Ainda na mesma abordagem, faz-se referencia as características do tráfego na estrada, o mau estado das vias, gestão insuficiente do tráfego na estrada, falta de rapidez e simplicidade na travessia com o uso das pontes aéreas e por fim a falta de educação sobre o trânsito. Por sua vez, segunda abordagem, que denomino-a de sociocultural debate a questão do risco na travessia sobre as pontes aéreas enquanto um assunto complexo e que necessita de abordagens que confrontam várias teorias e disciplinas para se perceber que, é o contexto social no qual os pedestres estão inseridos naquele momento (de travessia) que concebe, determina e explica o que é e não é arriscado.

A abordagem estatística e probabilística do risco entende que, a melhoria na engenharia voltada para a segurança do pedestre deve ser aliado tanto com a legislação e fiscalização como foi no caso do Brasil, bem como com a educação que busque informar o pedestre e o motorista sobre o modo de funcionamento dos dispositivos de segurança (Machado, 2007:83).

Na mesma linha de pensamento, Vasconcelos (1998:22), diz que a educação no trânsito tem por finalidade de instruir as pessoas a terem atitudes compatíveis com a segurança de todos e a encoraja-los a adoptarem comportamentos mais seguros.

Faria e Braga (1999:75) no seu estudo concluem que a sinistralidade rodoviária, é causada pela indisciplina e desrespeito pelas regras de trânsito e que deve-se reforçar a educação sobre o trânsito nas escolas e outros sectores para que os indivíduos adoptem comportamentos correctos. Estes autores defendem ainda que os indivíduos devem ser educados, para que substituam

comportamentos de risco por comportamentos adequados, pela consciência da responsabilidade individual e pelo respeito aos outros

Miranda e Cabral (2003) estudaram a desobediência e a falta de uso das pontes aéreas em um local de Rio de Janeiro (Brasil). Estes referem que, foram instalados gradis mas foram vandalizadas para facilitar e continuar a atravessar a via. Ao analisar o problema, constataram que os comportamentos inadequados dos pedestres poderiam ser atribuídos a problemas de engenharia como distância excessiva entre as paragens de transportes públicos e as pontes aéreas, escadas de acesso muito estreitas para o volume de pedestres e a má conservação destas.

Bonzo (2004:4) em seu estudo, olha para sinistralidade rodoviária em Maputo como resultado da sinalização inadequada, mau estado das vias, deficiência técnica dos veículos, gestão insuficiente do tráfego na estrada e a falta de penalização de trânsito mais severa para condutores e pedestres indisciplinados.

Como se pode ver, a abordagem estatística e probabilística do risco, que acabo de descrever, explica os factores ligados as condições da via, problemas de engenharia das pontes aéreas e a falta de educação de trânsito. Com esta explicação os estudos dão algumas ideias sobre os contextos das pontes aéreas mas, entretanto tem uma visão mecanicista e normativa do risco e visa padronizar os comportamentos dos indivíduos, sem ter em conta a contextualidade da concepção do risco.

A ideia mecanicista de que o acesso a informação faz os pedestres adoptarem comportamentos menos arriscados, deixa de fora os elementos ligados a crenças, valores, hábitos, experiências profissionais que influenciam o comportamento dos pedestres na travessia. Me parece que, é com vista a captar estes aspectos que são orientados os estudos da abordagem sociocultural, que passo a apresentar.

Importa referir que o risco é antes de mais nada cultural, porque a percepção que temos dele é culturalmente definida (Peretti-Watel, 2000:8). Neste sentido, são portanto os valores culturais que determinam a nossa percepção do risco e o modo como os hierarquizamos. Ao escolher um

modo de vida, escolhemos igualmente correr certos riscos. Por isso, cada forma de vida que adoptamos tem o seu próprio conjunto de riscos. Partilhar os mesmos valores é também partilhar as mesmas crenças, e inversamente os mesmos riscos do quotidiano.

Em Torquato (2011:52) a forma como as pessoas lidam com os riscos, depende do mecanismo de percepção individual e social. Por isso, a percepção do risco envolve as crenças, as atitudes, a experiência profissional, os julgamentos e os sentimentos das pessoas, assim como suas extensas disposições culturais e sociais, que adoptam em relação aos perigos e seus benefícios. Numa análise da percepção social do risco em duas comunidades mineiras, Valente et al, (2008:13) observam que a percepção do risco das populações locais, os riscos da actividade mineira é minimizada por referência aos benefícios económicos e sociais.

Granjo (2002:7) no seu estudo sobre a Refinaria de Sines, verificou que os trabalhadores da fábrica envolviam-se em actividades menos seguras a mando dos seus chefes para evitar a paragem ou diminuição da produção. Assim, os trabalhadores tinham que fazer de tudo menos diminuir ou parar a produção e os riscos dessa actividade eram minimizados pelos ganhos que os trabalhadores adquiriam como consideração, dinheiro ou subida de carreira.

No estudo que desenvolveu sobre a população mineira Ciocari (2012:13), observou que as ameaças, os riscos e perigos representados pela mina de subsolo sempre constituíram o ópio da dimensão trágica da actividade, mas também da construção da heroicidade e da honra da profissão.

Soares (2007:35) no seu estudo sobre a percepção de risco na estrada, constatou que entre os jovens já suficientemente crescidos para conduzir, mas não suficiente para serem considerados maduros, adultos, o arriscar constitui-se como um provar aos outros, numa lógica também de desafio, o seu lugar e a sua capacidade. A prática do *turning*³ apresenta-se então como uma ampliação da integração social por via do automóvel e o infractor é visto como herói cultural.

³ Palavra inglesa usada para referir a costumização de carros para exposição e/ou para corridas.

Em um estudo observacional em Belém do Pará (Brasil), Almeida (1999) concluiu que a não escolha da travessia dos pedestres pelas pontes aéreas estava ligada a características do tráfego, rapidez e simplicidade na travessia. Assim, dependendo do objectivo do pedestre a distância dos dispositivos de segurança (faixa de pedestre, passarelas e passagens subterrâneas) se torna inibidora de certos comportamentos de segurança. No caso de atravessar a rua o factor tempo e falta de simplicidade a subir uma passarela faz os pedestres atravessarem em qualquer lugar da via.

Segundo Lihave (2002), os riscos são produto duma construção social, embora aceitando a visão probabilística do aleatório. Em cada contexto encontramos leituras socioculturais do perigo e do risco, deduzíveis pela existência de formas de apropriação e representação de acidentes que tenham sucedido, fazendo surgir manifestações discursivas ligadas a “sorte” ao “azar”, ao “infortúnio”, ao “destino” e a “fatalidade”.

Em Douglas (1966:91), numa mesma sociedade onde temos diferentes concepções do mundo, cada contexto cultural concebe, explica e determina o que é risco e perigo para si. Em relação aos dispositivos de segurança, para Miranda e Cabral (2003) apesar de diminuírem o número de atropelamentos, o uso destes por parte dos pedestres é influenciado pelo contexto em que eles se encontram. Com isso, o planeamento urbano deve ser associado à análise das necessidades dos pedestres, pois o mau planeamento pode levar a efeitos contrários ao de promover comportamentos seguros.

A abordagem sociocultural defende que a percepção do risco é uma questão de probabilidade subjectiva. A probabilidade subjectiva é a crença de que as pessoas têm sobre a ocorrência de um evento (Torquato, 2011).

Como podemos ver, para abordagem sociocultural o risco na travessia dos pedestres não pode ser visto apenas por parâmetros técnicos e estatísticos. Mas, também por estudos que tomam em conta as características culturais e individuais.

Nos debates da literatura constatei que a questão do risco dos pedestres e a não travessia pela ponte aérea é vista sob duas linhas de abordagem. A abordagem estatística probabilística diz que o risco dos pedestres na travessia da ponte aérea está relacionado com problemas de engenharia das pontes e a falta de educação de trânsito dos pedestres. Enquanto, a abordagem sociocultural olha para o risco da travessia dos pedestres como algo cultural e que os indivíduos concebem e gerem naquele contexto o que é arriscado.

A primeira abordagem (estatística probabilística) assume o risco como algo probabilístico e mensurável em todos os contextos seguindo os mesmos parâmetros. Ao proceder desta forma perde-se a possibilidade de perceber a complexidade da concepção do mundo de cada contexto. Face a estas limitações, o presente relatório aproveita alguns elementos da primeira abordagem e adopta a segunda abordagem (sociocultural) de forma a explorar como a travessia dos pedestres sobre a ponte aéreas é usada como mecanismo de construção e de gestão do risco no meu contexto de pesquisa.

Em termos de hipótese, o trabalho avança que, os pedestres conhecem e percebem o risco como inevitável ao mesmo tempo domesticam, manipulam, gerem e partilham esse risco, segundo os seus valores e objectivos no momento da travessia sobre a ponte.

2- Enquadramento Teórico Conceptual

Para responder a pergunta de partida enunciada adoptei como teoria base a teoria cultural do risco (ou simplesmente teoria cultural) defendida por autores como Douglas (1994), Douglas e Wildavski (1998), Lihave (2004), Peretti-Watel (2000) e Granjo (2002), que nos mostram que numa mesma sociedade onde temos diferentes concepções do mundo, cada contexto cultural concebe, explica e determina o que é risco e perigo pra si.

Segundo a teoria cultural do risco, o que a sociedade determina como “risco” emana de factores sociais e culturais, é uma “construção social e cultural” e “não uma entidade objectiva a medir independentemente do contexto em que os perigos ocorrem” (Queirós et al, 2006).

A teoria cultural do risco antes de mais nada olha para o risco como algo cultural, porque a percepção que temos dele é culturalmente definida. Neste sentido, são portanto os valores culturais que determinam a nossa percepção do risco e a forma como nós hierarquizamos os mesmos riscos (Peretti-Watel, 2000:8).

Nesta corrente o risco é entendido como algo carregado de significados, fortemente influenciado por valores e crenças sociais, ou seja, o risco é culturalmente construído. Segundo a perspectiva culturalista a avaliação de riscos e a preocupação em aceitar determinados riscos levanta não apenas problemas psicológicos, mas particularmente problemas sociais (Areosa, 2008).

Em Areosa (2008) citando Thompson e Wildavsky (1982: 160) o risco é sempre um produto social e cultural. Isto porque se as pessoas nos diferentes contextos sociais revelam convicções contraditórias sobre como é o mundo exterior, isto torna expectável que poderão ter também ideias diferentes sobre o universo dos riscos.

O modelo culturalista constrói o seu conhecimento sobre o risco através da observação das diferenças, da competição e, por vezes, das contradições existentes nas sociedades, isto é, a partir da avaliação efectuada sobre as diferentes situações da vida quotidiana (Idem).

2.1- Risco

A definição de risco apresenta oscilações mediante os diversos contextos sociais onde é produzida, embora também possa depender de emoções, de sentimentos e da nossa própria percepção de riscos (Areosa, 2008).

O conceito de risco substitui o de fortuna, mas isto não porque os agentes no tempo pré-moderno não pudessem distinguir entre o risco e o perigo. A ideia de acaso em sentido moderno emerge ao mesmo tempo que a de risco (Giddens, 1991).

O perigo e o risco estão intimamente relacionados mas, não são a mesma coisa, o que o risco pressupõe é precisamente o perigo. Uma pessoa que arisca algo, corteja o perigo, onde o perigo é compreendido como uma ameaça aos resultados esperados. Qualquer um que assume um “risco calculado” está consciente da ameaça que uma linha de acção pode por em jogo (idem)

Em Douglas e Wildavsky (1982) o risco é socialmente construído e por vezes, afigura-se como algo incontrollável, visto que nós nem sempre conseguimos saber se aquilo que estamos a fazer é suficientemente seguro para prevenir a ocorrência de acidentes ou de efeitos indesejados.

Torquato (2011) citando Sjoberg define o risco como referente a um evento futuro, uma probabilidade ou possibilidade de um dano ocorrer. O risco tem sido definido de diversas maneiras na literatura, mas é geralmente conceituado como a probabilidade de um indivíduo experimentar o efeito do perigo.

Para Lihave (2004) citando Guiddans considera o risco como uma perda potencial no futuro, resultante de uma decisão humana. Logo, quando algo acontece é passível de ser imputado a alguém ou a determinados indivíduos e instituições.

O risco é visto como uma resposta cultural às diversas ameaças sofridas nas fronteiras do grupo, da organização ou da sociedade, sendo também entendido como uma forma para manter a coesão e ordem social. Deste modo, o risco pode ser interpretado como um meio de aferir as diferenças

entre nós e os outros, sendo também um aspecto importante na formação da identidade social dos indivíduos (Areosa, 2010).

O conceito de risco que é usado no trabalho é o de Areosa (2010) e Douglas e Wildavsky (1982) na qual os autores mostram que o risco é socialmente construído, e, por vezes, afigura-se como algo incontrollável, visto que nós nem sempre conseguimos saber se aquilo que estamos a fazer é suficientemente seguro para prevenir a ocorrência de acidentes ou de efeitos indesejados.

2.2- Percepção do Risco

Percepção de risco é um conceito usado para explicar a tomada de decisão de certos comportamentos e diz respeito a um julgamento intelectual sobre o evento em questão (Torquatto, 2011).

A percepção do risco assim formulado é uma questão de probabilidade subjectiva. A probabilidade subjectiva é a crença que os comerciantes “ambulantes” tem sobre a ocorrência de um evento. A percepção do risco inclui avaliação de probabilidade bem como da ocorrência de um evento negativo (Idem).

O risco é percebido não somente por parâmetros técnicos e probabilísticos, pois é sabido que características sociais e individuais influenciam na percepção do risco e influenciam na forma como as pessoas reagem ao risco. Desta maneira, o risco tem diferentes significados para as pessoas e as acções e entendimentos sobre ele são aprendidos por concepções sociais e culturalmente estruturadas (Torquatto, 2011).

A percepção dos riscos está profundamente enraizada nas emoções pessoais e, em sentido mais amplo, na envolvente cultural. Isto significa que as populações interpretam os riscos, são construtoras activas do seu significado no quotidiano, e estruturam o seu pensamento e a sua (re) acção perante o risco (Queirós et al, 2006).

É pertinente lembrar que não existe uma única percepção correcta sobre a avaliação do risco, e que também não existe um único caminho, aceite universalmente, para abordar os seus domínios. Na verdade, ninguém consegue conhecer mais do que uma pequena fracção dos perigos ou dos riscos que se encontram em seu redor (Areosa, 2010).

3-Procedimento Metodológico

3.1- Método

O presente relatório de pesquisa é do tipo qualitativo e de carácter exploratório e usou como método a etnografia. Assim, tal como Boaventura (2007) mostra, na pesquisa qualitativa o investigador constitui o instrumento principal, é uma pesquisa descritiva, em que o investigador interessa-se mais pelos processos do que pelos resultados, examina os dados de maneira indutiva e privilegia os significados.

O método etnográfico usado para a realização deste relatório, foi por este método possibilitar um contacto directo com os actores sociais no seu contexto de actuação. Tal como coloca (Geertz, 1989) este método possibilita estabelecer relações, seleccionar informantes, transcrever textos e manter um diário.

Assim, o uso do método etnográfico que consistia na ida ao campo de pesquisa, me possibilitou estar onde os processos acontecem de forma directa e ver no terreno quais os processos aconteciam e como é que aconteciam. É desta forma que Lakatos e Marconi (2008) dizem que a ida ao campo possibilitam ao investigador o levantamento de todos os dados possíveis sobre a sociedade em geral de forma descritiva, com a finalidade de conhecer melhor o estilo de vida, crenças e acções dos indivíduos de forma a compreender como estruturam o seu mundo e as suas percepções.

3.2- Técnicas de Recolha de Dados

Para o processo de recolha de dados, comecei pela observação directa para que, mais do que colher dados documentais colher dados orais (Quivy e Compenhoudt, 1998). Assim, posicionei-me em diferentes partes da ponte por onde podia observar a travessia dos pedestres e ter conversas informais e entrevistas semi-estruturadas. Com isso, foi possível fazer questões abertas ligadas sempre ao tema em estudo e colher destes informações que dizem respeito as experiências individuais dos pedestres na travessia da ponte aérea.

Durante este processo os informantes tinham a liberdade de participar livremente ou recusar a sua participação nos comentários, justificação ou em vários outros aspectos que eram levantados durante a pesquisa, tudo sempre privilegiando um ambiente favorável de forma que as conversas fluíssem de forma espontânea.

No processo de recolha de dados, recorri ao uso de caderno de notas, telefone celular e a técnica de memorização e máquina fotográfica. O caderno de notas foi usado para registar os conteúdos importantes das observações e conversas que promovia. Este exercício me possibilitava o registo de notas que posteriormente constituíam matéria de reflexão sobre o que encontrava no campo e o que poderia procurar explorar mais nas próximas observações e conversas.

O uso do telefone celular para escrever alguns factos que observava, permitia-me não distrair os atores sociais nas suas acções (enquanto atravessavam pela estrada ou pela ponte aérea) para que o investigador como elemento estranho naquele contexto, não modifique as acções rotineiras (destes atores sociais) sendo um de entre eles (Malinowski, 1974).

E a memorização do conteúdo sem recorrer ao registo, permitiu-me manter o fio condutor dos informantes, evitando que eles se distraíssem ou que ficassem constrangidos com o meu exercício de escrita.

Também, recorri a fotografia para captar algumas imagens do estado da ponte aérea e dos pedestres no acto da travessia pela ponte aérea bem como pela estrada. Com isso, ao longo do trabalho apresento algumas fotografias que ajudam a transmitir melhor a imagem da ponte do

bairro do Benfica. Todas estas imagens foram por mim tiradas, durante os dias em que decorria o trabalho de campo.

3.3- Realização do Trabalho

O trabalho foi realizado obedecendo a três fases que se complementam: a primeira fase teve início em Fevereiro de 2013 e prolongou-se durante a elaboração do trabalho. Esta fase é de carácter teórica e foi feita através da revisão bibliográfica nas bibliotecas do Departamento de Arqueologia e Antropologia e Biblioteca Brazão Mazula todas situadas no interior do campus universitário da Universidade Eduardo Mondlane (UEM).

Foi feita igualmente a revisão de artigos, dissertação de mestrado e monografia sobre antropologia do risco, todos tirados da *internet*. Na revisão bibliográfica foram consultados materiais sobre o risco e metodologia de pesquisa em ciências sociais e na *internet* consultei revistas científicas sobre a percepção e gestão do risco das pessoas no geral e dos pedestres em particular. Esta fase possibilitou uma familiarização com as abordagens sobre a percepção do risco dos pedestres na travessia sobre ponte aérea.

A segunda fase, foi feita uma pesquisa exploratória de carácter etnográfico na ponte aérea do bairro de Benfica em Maputo, local de estudo de campo que teve como grupo alvo pedestres que atravessam de uma margem para a outra com/ou sem uso da ponte aérea. Assim procurei explorar através da observação directa aliada as conversas informais e entrevistas semi-estruturadas a percepção do risco dos pedestres que atravessam pela ponte e dos que não atravessam pela ponte. Foi feita igualmente a pesquisa nas instituições que tutelam o tráfego rodoviário e a manutenção das estradas em Maputo para colher dados que permitam confrontar com a pesquisa no terreno.

A recolha de dados foi feita desde Junho de 2013 até Setembro de 2013, com homens e mulheres de idades compreendida entre 10 à 70 anos, alguns destes informantes vivem nos municípios de Maputo e Matola. A pesquisa foi realizada durante meio de semana, geralmente nas quinta-

feiras/sexta-feira e fim-de-semana, sábado. As pesquisas eram feitas no fim da tarde e início da noite porque era o horário que afluía maior número de pedestres comparativamente com as outras horas do dia. Era também o momento que tinha tempo para fazer a pesquisa de campo após sair das aulas na faculdade.

Na terceira e última fase, decorreu de Setembro de 2013 à Novembro de 2013 que se consubstanciou na síntese e análise dos dados recolhidos durante o trabalho etnográfico, e na posterior redacção e impressão do presente relatório de pesquisa.

3.4 - Constrangimentos Durante a Pesquisa

A primeira vez que fui ao campo de pesquisa etnográfica, me senti incapaz de romper com os meus preconceitos no que diz respeito ao risco de atravessar sem usar a ponte aérea, mesmo consciente do relativismo cultural que leva a aceitar a diferença e aprender costumes e valores sociais dentro do seu contexto. Contudo tive de lembrar dos pressupostos de Malinowski (1974), segundo os quais, há necessidade do pesquisador despir-se dos preconceitos na compreensão do outro.

No campo de pesquisa após algum tempo de observação, me senti igualmente incapaz de captar as lógicas do contexto e ser um de entre eles. Sobre isso, ainda em Malinowski (1974), diz que um pesquisador tem como uma das ferramentas que deve conquistar a inserção no campo de pesquisa. Embora meio tímido no início, continuei a observar e a ouvir as conversas dos pedestres o que permitiu ter ideias de como fazer a pesquisa e habituarem ao ambiente.

A ponte aérea do bairro de Benfica encontra-se num local movimentado por ter um mercado, uma paragem e por passarem constantemente automóveis, o que concorre para um cenário onde há vozes que estão a falar ao mesmo tempo, devido a diversas pessoas no local. O movimento que se fazia sentir, obrigou-me a falar alto ou aproximar-me mais nos informantes para conseguir perceber o que dizia.

Com o decorrer da pesquisa etnográfica, sentiu-se a necessidade de manter contacto com instituições que tutelam o tráfego, nomeadamente: ANE, INAV, CMM e Comando da Policia para a partir dos dados colhidos nestas instituições confrontar com o que ia encontrando no campo de pesquisa. Em todas estas instituições, sempre depois de explicar os objectivos da minha pesquisa, as respostas eram: *“a pessoa que pode te atender não esta presente”*, *“este assunto não encontra-se catalogado”* e *“deixa o teu número depois entra em contacto contigo”*.

Este tipo de respostas impossibilitou aceder a alguns dados, por exemplo o projecto de construção da ponte aérea. A solução para estas dificuldades foi entrar nestas instituições através do endereço electrónico disponível para o público, o que me permitiu aceder alguns dados com alguma pertinência para o trabalho de pesquisa.

4- Apresentação e Análise dos Dados

4.1- Contexto do Surgimento da Ponte Aérea

A cidade de Maputo é a capital da República de Moçambique, situa-se no extremo sul do país, ocupando uma superfície de 383km² dos cerca de 801.590km² da extensão territorial do país. A capital Maputo conta com sete distritos municipais nomeadamente: KaFhumo, KaNlhamankulo, KaMavota, KaMubukwana, KaTembe e KaNhaka, estes distritos juntos contam com 63 bairros (CMM, 2013).

No Distrito Municipal KaMubukwana encontra-se localizado o bairro do Benfica (Jorge Dimitrov), do qual foi construída a ponte aérea de pedestres na EN1, perfazendo assim, um total de três pontes aéreas⁴ de pedestres contando do Lhanguene até Benfica.

A ponte aérea surge no bairro do Benfica no projecto da ANE que tutela esta estrada, e tinha em vista a ampliação e modernização da EN1 no troço entre Lhanguene e Missão Roque. Neste projecto, previa-se o alargamento da estrada para duas faixas de rodagem nos dois sentidos, construção de passeios para pedestres, pontes aéreas e sinalização com semáforo (ANE, 2011)

Segundo o relatório da ANE, este projecto tinha em conta não só a mobilidade do trânsito automóvel, mas também garantir a mobilidade e trânsito seguro dos pedestres através da construção de passeios, pontes aérea e semáforos. Estes dispositivos de segurança visavam garantir a travessia segura de uma margem para outra da estrada, minimizando os riscos de acidentes rodoviários (Idem)

É no contexto de ampliação e modernização da EN1, que é construída a ponte aérea do bairro de Benfica, visando a travessia segura dos pedestres, visto este ser um local com grande fluxo populacional e de extremo tráfego rodoviário, e ainda devido a localização próxima de um mercado, instâncias comerciais ao longo da estrada e um terminal de *Chapas*⁵.

⁴ Econtram-se todas na Avenida de Moçambique

⁵ Nome habitualmente usado para os transportes públicos urbanos dos privados.

4.2-Acessibilidade e Conservação da Ponte

A ponte aérea do bairro do Benfica é uma estrutura construída com Betão armado com cerca de 6 metros de altura por 24 metros de largura (ANE, 2011). Os pedestres têm duas opções para aceder a ponte, podendo ser através das escadas ou das rampas. As escadas desta ponte são estreitas podendo formar apenas dois sentidos para os que sobem e para os que descem, sendo os degraus das escadas elevados com cerca de 30cm.

Nas escadas de acesso da ponte, encontram-se vendedores que montaram as suas bancas⁶, e os outros sentam-se nas escadas de acesso da ponte. Do lado da rampa que dá acesso a ponte, esta encontra-se fechado por vendedores que colocaram os seus produtos de venda, o que é indicado pelos pedestres como elemento que dificulta o acesso a ponte. Na rampa de acesso encontra igualmente lixo, garrafas de vidro partidas no chão, alguns vestígios de defecagem e mijos no local, tal como a imagem ilustra.



Lixo na rampa de acesso da ponte

Miranda e Cabral (2003) estudaram a desobediência e a falta de uso das pontes aéreas em um local de Rio de Janeiro (Brasil), chegaram a conclusão no seu estudo de que um dos motivos para os pedestres não usar a ponte aérea para efectuar a sua travessia estava relacionado a má conservação destas (pontes). Estes autores falam da má conservação e tem como indicadores estes elementos que acabo de descrever. Desta forma, encontramos alguns aspectos semelhantes no contexto de pesquisa destes e o analisado neste trabalho.

⁶ Material de madeira onde são colocados/expostos produtos de venda.

A ponte de pedestres na EN1 no bairro George Dimitrov é frequentada por vendedores, alguns destes atravessam de uma margem a outra, e há aqueles que, a ponte por si, lá em cima é espaço de venda. É na ponte onde, se arrumam os seus produtos para vender. Desta forma, os vendedores e os pedestres disputam o mesmo espaço. Na imagem pode-se ver um vendedor a usar a ponte para como local de negócio.



Vendedores arrumando os produtos em cima da ponte

Igualmente de baixo da ponte, formou-se um *Dumba Nengue*⁷, onde os vendedores de todo o tipo de produtos (alimentares, vestuários, cosméticos) instalaram as suas bancas, outros colocam os seus produtos no chão do passeio. Do lado direito da ponte (para quem vem do centro da cidade de Maputo em direcção ao bairro de Zimpeto), junto ao mercado encontra-se posicionado a paragem dos chapas, o que por vezes cria algum engarrafamento neste sentido da estrada.

No local de pesquisa, encontra-se junto ao local onde os pedestres devem subir as escadas para passar a outra margem, sinalização por semáforo para os automóveis e para os pedestres. Há um momento exclusivo, regulado por semáforos destinado a passagem dos automóveis e outro momento exclusivo para a travessia dos pedestres. O pedestre conta com um dispositivo específico que pode apertar para o sinal verde e os automóveis cedem a passagem para este, como a imagem ilustra.

⁷ Termo quotidiano usado para referir-se a pequenos mercados informais. Este termo vem da língua changana e significa “Confiar nas Pernas”, para fugir da repreensão das autoridades policiais, que na altura, por volta da metade e finais da década de 1980, proibia o comércio informal e procedia a uma caça aos seus praticantes. Estes, contudo, faziam as suas actividades sempre alerta e preparados para a fuga quando se avizinhava a presença ou chegada da polícia. O termo “Dumba Nengue” ficou assim popularizado e perpetuado até aos dias actuais para designar os mercados informais.



Dispositivo que apertado dá prioridade ao pedestre e os autocarros param.

5- O Papel do Policia de Trânsito e do Pedestre

5.1 - O Policia de Trânsito

Segundo o Código de Estrada (2002), o PT da Republica de Moçambique tem como papel o garante de três aspectos fundamentais no trânsito de automóveis e pedestres, que são monitorar o trânsito; orientar o trânsito e punir os infractores com multas ou detenção de acordo com a infracção.

O PT tem um papel fundamental na monitoria e orientação de tráfego de automóveis e pedestres. Em caso de uma via com falta de sinais luminosos (semáforos), ou avaria dos mesmos sinais luminosos o tráfego é regulado pelo agente de trânsito. Em alguns casos excepcionais de acordo com as condições da via mesmo com os sinais luminosos em funcionamento, quanto pertinente o mesmo tráfego pode ser regulado pelo agente de trânsito, devendo os automobilistas e pedestres obedecer a orientação deste (Idem).

Os agentes de trânsito tem o papel não só de monitorar e orientar o trânsito automóvel, mas igualmente o trânsito de pedestres, de forma a garantir que estes circulem nas vias com maior cuidado possível e usando os dispositivos de segurança para evitar o máximo os riscos de acidentes rodoviários (Idem).

Os PT's têm o dever de reprimir os infractores de trânsito com multa e detenção de forma a garantir uma circulação prudente. Com isso, segundo o código de estrada os pedestres tem direitos e deveres que devem obedecer para uma circulação segura nas vias.

5.2 - Os Pedestres

Segundo o Código de Estrada (2002), os pedestres tem o papel de transitar pelos passeios, pistas ou passagens a eles destinados ou, na sua falta, pelas bermas. Os pedestres podem, no entanto, transitar pela faixa de rodagem, com prudência e de forma a não prejudicar o trânsito de veículos.

O mesmo documento refere que, os pedestres não podem atravessar a faixa de rodagem sem previamente se certificarem de que, tendo em conta a distância que os separa dos veículos que nela transitam e a respectiva velocidade, o podem fazer sem perigo de acidente; o atravessamento da faixa de rodagem deve fazer-se o mais rapidamente possível.

Os pedestres só podem atravessar a faixa de rodagem nas passagens especialmente sinalizadas para esse efeito ou, quando nenhuma exista a uma distância inferior a 50 m, perpendicularmente ao eixo da faixa de rodagem. Os pedestres não devem parar na faixa de rodagem ou utilizar os passeios de modo a prejudicar ou perturbar o trânsito

5.3 - Polícia de Trânsito e Pedestres na Ponte Aérea do Benfica

Na ponte aérea de Gorge Dimitrov os polícias de trânsito cumprem com o seu papel de orientar e reprimir os pedestres no momento da travessia. É frequente ouvir os PT's a dizerem: *“vão atravessar pela ponte, aqui é para os carros”*. Este facto evidencia que os polícias tem cumprido com o seu papel que é de orientar, monitora e reprimir os pedestres.

De referir que este comportamento do PT não é padronizado, uns reprimem e outros interagem com o pedestre, e por vezes, o mesmo polícia que reprime, num outro momento interage com o

pedestre, orientando para atravessar tal como se pode perceber neste trecho: *“esperem ainda esta a vir um carro...ya já podem atravessar...rápido”*.

Tal como Althusser (s/d) coloca, a instituição policial e os seus agentes que fazem parte do aparelho repressivo do Estado, tem a função de garantir a ordem e tranquilidade, no caso de incumprimento das regras devem reprimir até fisicamente as pessoas. Os meus dados evidenciam este papel dado ao polícia mas contudo, mostram também que, para além de reprimir o polícia é antes de mais um actor social por isso que também interage, dialoga com os pedestres.

Em vários estudos que tive acesso, o risco de acidente é visto como sendo causado pelos pedestres por estes não respeitarem as regras oficiais de trânsito. No entanto, no meu campo de pesquisa, alguns PT's também tem tido comportamentos que não vão de encontro com as regras de trânsito, isso porque algumas vezes enquanto orientam o trânsito estão simultaneamente a comunicar-se ao telefone celular. O outro aspecto que não vai de encontro com as regras de trânsito que são protagonizadas pelo PT é o facto de se posicionarem no meio da faixa de rodagem a orientar os automobilistas sem colecte reflector.



PT sem colecte reflector

É frequente ouvir os pedestres a dizerem *“aquele polícia é bom”* ou *“aquele polícia é mau”*. Estas declarações acontecem em caso do polícia orientar os pedestres a efectuar a sua travessia com o uso da ponte aérea ou mesmo quando o polícia não dá sinal de paragem aos automóveis para os pedestres poderem atravessa pela faixa de rodagem dos automóveis.

Este aspecto do PT mandar voltar o pedestre para que este atravessasse pela ponte aérea acontece geralmente quando este pretende efectuar a travessia pela estrada estando sozinho, o que não acontece quando os pedestres estão em grupo. E mais ainda, por vezes os policia escolhem quem mandar e quem não mandar voltar, de modo a subir e atravessar para a outra faixa usando a ponte. Neste sentido, durante as observações pude ver que os PT mandam voltar mais as mulheres em relação aos homens.

5.4 - Perfil dos Pedestres

No meu contexto de pesquisa, a ponte aérea do bairro de Benfica é atravessada por pedestres de todas as idades e gerações, crianças, jovens, adultos e idosos. E os mesmos actores, também usam a faixa de rodagem dos carros para atravessar, logo não há uma categoria social (crianças, jovens, senhores, idosos) que podem ser conotados como os que usam ou os que não usam a ponte, dada a diversidade e o momento que influenciam na decisão do uso ou não da ponte aérea.

Há um perfil diversificado dos pedestres que atravessam de uma margem para a outra da estrada sem usar a ponte aérea. Alguns atravessam com uma carrinha de mão, outros com uma carga na cabeça, há ainda os que atravessam com um bebé nas costas, nas mãos, e alguns de mãos dadas. As mesmas pessoas também atravessam usando a ponte aérea.

A ideia de atravessar de mãos dadas, acontece inclusive entre pedestres que não se conhecem mais encontram-se no local e uma vez que tem o mesmo objectivo de atravessar de uma margem a outra, mantém uma relação de camaradagem e união de modo a juntos atravessarem com sucesso.

Este aspecto, constitui igualmente um elemento de manter uma certa pressão dos pedestres para com os automobilistas de modo com que estes parem os automóveis e os deixem passar atravessando de uma margem a outra. Percebo igualmente que, atravessar de mãos dadas, é um mecanismo que os pedestres encontram de forma inconscientes, de mostrarem aos polícias que são muitos e querem atravessar, dando desta forma, poucas possibilidades ao polícia de os

mandar voltar. Me parece que neste aspecto faz sentido lembrar o adágio popular segundo o qual, “*a união faz a força*”.

Foi igualmente possível ver e identificar pessoas de diferentes extractos sociais, jovens estudantes do ensino secundário bem como estudantes universitários. Fazem parte deste universo, igualmente senhoras vendedeiras do mercado do Benfica, trabalhadoras domésticas, desempregados, serralheiros, balconistas do banco, professores, pedestres sem e com formação nas diversas áreas do saber.

Todos estes pedestres atravessam usando a ponte aérea e os mesmos (pedestres) ou com o mesmo perfil num outro momento atravessam sobre a estrada. Isto é, num momento um pedestre pode ir a outra margem usando a ponte e minutos depois ou no dia seguinte, o mesmo pedestre usar o outro meio, atravessar pela estrada.

Como podemos ver não há uma categoria social na qual podemos considerar que o grupo “x” de pedestres atravessa, enquanto o grupo “y” não atravessa com o uso da ponte aérea. Foi possível ver que atravessar a ponte ou não também não está ligado a falta de conhecimento de trânsito, porque estes pedestres mostraram conhecer as regras de trânsito vigentes no país. O contexto cultural no qual eles encontram-se inseridos no momento da travessia e de acordo com o seu objectivo, eles tem a possibilidade de escolher se atravessam ou não usando a ponte aérea.

O contexto cultural para estes pedestres que contribui para usar ou não a ponte aérea é o estado do espírito no momento da travessia aliado as possibilidades de escolher se atravessa ou não pela ponte, as condições do tráfego, o grupo social com que se encontra a interagir no momento da travessia, a aparente rapidez em atravessar sem usar a ponte aérea assim como os alegados problemas de saúde e riscos para a vida, indicados por alguns, quando o assunto é atravessar usando a ponte.

Todos estes factores fazem parte deste contexto em específico, e dão ao pedestre a possibilidade de escolher de acordo com o seu objectivo no momento da travessia se usa ou não a ponte aérea. Este contexto de pesquisa é complexo até ao ponto de mostrar que, se para as leis de trânsito é

seguro atravessar usando a ponte, para alguns actores sociais, meus informantes no terreno, o sentido de segurança é outro porque, é justamente nas alturas, subir a ponte, onde esta o risco para a sua saúde. Alguns informantes alegarem que, não podem atravessar pela ponte porque a altura lhes faz mal, tem problemas de tensão. Este assunto é explorado com mais detalhe no capítulo que se segue.

6- Percepção do Risco dos Pedestres na Travessia da Ponte

6.1 - Para os que atravessam pela ponte aérea

Neste capítulo, pretendo mostrar as diferentes percepções do risco dos pedestres que atravessam pela ponte aérea e dos que não atravessam pela ponte aérea, evidenciando-se assim, as diferentes formas de conceber o risco no mesmo espaço geográfico, onde os pedestres partilham contextos diferentes. Assim, durante uma conversa que mantive com alguns informantes que atravessavam com o uso da ponte aérea, uma delas disse:

“Sabe moço, eu prefiro atravessar usando a ponte porque me sinto mais segura, vale a pena perder um minuto da vida do que perder a vida num minuto. Aqui na ponte eu atravesso a vontade, não preciso de lutar com os carros e posso ser atropelada. Se eu morrer atropelada quem vai cuidar do meu filho? É por isso que eu atravesso aqui na ponte”⁸

No exemplo acima podemos ver que é problemático afirmar que ninguém atravessa usando a ponte aérea porque, para o contexto da informante atravessar a ponte com o uso da ponte significa segurança. A informante entende a ponte como o garante da sua segurança durante a sua travessia. A par desta informante, há outros também que atravessam de uma margem a outra usando a ponte, mas alegando outras razões, tal como se pode perceber.

⁸ Informante 1 (Jertudes, 29 anos)

“No meu caso, eu só atravesso aqui na ponte aérea porque, evito ser atropelado e aproveito para olhar para a paisagem daqui de cima. É bonito ver os carros e as pessoas aqui, se as pessoas soubessem o que estão a perder!”⁹

Como podemos ver o atravessar tem também em conta outros aspectos que não só a segurança na travessia. Para este informante atravessar a ponte mais do que segurança oferece uma visão única daquele espaço geográfico que só pode ser vista com o uso da ponte aérea para efectuar a travessia. E para outros pedestres, atravessar pela ponte constitui seguir recomendações dadas pelos mais velhos.

“Mana disse que era para atravessar aqui da ponte para os carros não nos atropelarem, porque lá em baixo na estrada é perigoso porque os carros passam a correr”¹⁰

“Mesmo na escola, a professora disse que é pra nós atravessarmos da ponte”¹¹

Nas duas citações a cima pode ver que tanto a família como a escola tem uma função importante no ensino sobre o trânsito às crianças. Com isso, vemos que a questão da educação do trânsito no meu contexto de estudo tem uma componente de destaque, os pedestres são educados sobre o trânsito e os mecanismos de prevenção dos riscos de acidente, diferente do que Faria e Braga (1999) encontraram no seu estudo, onde concluem que a sinistralidade rodoviária, é causada pela indisciplina e desrespeito pelas regras de trânsito e que deve-se reforçar a educação sobre o trânsito nas escolas e outros sectores para que os indivíduos adoptem comportamentos correctos.

⁹ Informante 2 (Narciso, 32 anos)

¹⁰ Informante 3 (marina, 11 anos)

¹¹ Informante 4 (Lúcia, 11 anos)

6.2 - Para os que atravessam pela estrada

Me parece que a ideia segundo a qual, a ponte aérea é mais segura para a travessia dos pedestres, em Benfica deve ser contextualizada porque, a mesma (ponte aérea) pode ser percebida como segura para uma dada pessoa e não para a outra como podemos notar:

“Meu filho, eu tenho problemas de tensão, como vou subir lá em cima”¹²

O argumento desta informante ilustra o que estou a referir. Para ela, com os problemas de saúde que tem, é mais seguro passar de uma margem a outra sem usar a ponte aérea. Atravessar com o uso da ponte para ela pode provocar-lhe a morte por causa da tensão. Logo, para o caso dela, atravessar com o uso da ponte pode constituir um risco e não segurança.

“Mano eu tenho que ganhar clientes, se tem um cliente lá do outro lado a querer comprar o meu produto, eu tenho que ser rápido. Se eu subir a ponte, vou chegar lá enquanto o cliente comprou da outra pessoa, assim vou passar fome mano”¹³

Como o exemplo do informante acima, podemos ver que para este o risco esta em perder um cliente em comparação com o risco de atravessar usando a faixa de rodagem. A percepção de risco deste vendedor, o risco da sua actividade na travessia é minimizada com relação aos benefícios económicos que esta prática representa. Este aspecto que evidencio, se assemelha ao encontrado por Valente et al (2008) no estudo que fizeram sobre a população mineira verificaram que a percepção do risco das populações locais, os riscos da actividade mineira é minimizada por referência aos benefícios económicos e sociais.

O contexto do vendedor, o seu dia-a-dia, os seus valores enquanto vendedor e fazendo parte de um grupo cultural (a dos vendedores) que tem metas a atingir na sua profissão quotidiana, influenciam a sua percepção sobre o risco. Para este o risco esta em perder um cliente, o risco esta em perder o lucro financeiro.

¹² Informante 5 (Margarida, 61 anos)

¹³ Informante 6 (Joaquim, 19 anos)

“Olha moço, eu atravessei da ponte quando ia ao mercado porque estava sem pressa e havia muitos carros aqui na estrada, mas agora não há carros quase por isso atravesso da estrada”¹⁴

Desta forma percebe-se que o acto de usar ou não usar a ponte aérea, para passar de uma margem para outra, é consoante o objectivo, ao momento em que se encontra cada pedestre, pois se num determinado momento o pedestre usa a ponte para atravessar, minutos depois pode não usa, amanhã pode usa-la ou não usa-la. Tudo depende do momento, do sentimento que pode ser de ganho ou maximizar o tempo.

“Levo muito tempo ainda subir aquela ponte e eu estou apressado, tenho que chegar logo no job e os chapas param aqui mesmo. Se eu subir a ponte o chapa vai bazar brada e ai eu atraso de verdade”¹⁵

A ponte aérea é por vezes vista como morosa para a travessia dos pedestres de uma margem para a outra no caso deste pedestre, perigoso é perder o seu emprego. Há também situações em que, muito embora atravessar usando a ponte seja conotado como moroso, algumas vezes os pedestres ficam algum tempo a espera de atravessar, tempo necessário e suficiente para que se atravesse pela ponte enquanto quem esta a espera ainda não atravessou, ainda espera pela hora em que não vem carro ou em que o polícia concede passagem aos pedestres. Algumas chegam inclusive a desistir de ficar a espera e vão atravessar sobre a ponte.

Para Ameida (1999), dependendo do objectivo do pedestre a distância dos dispositivos de segurança (faixa de pedestre, passarelas e passagens subterrâneas) se torna inibidora de certos comportamentos de segurança. No caso de atravessar a rua o factor tempo e falta de simplicidade a subir uma passarela faz os pedestres atravessarem em qualquer lugar da via.

“Se os outros atravessam da estrada porque é que eu não posso atravessar também. Ainda não ouviste aquela música que diz se você lhes encontrar a comer

¹⁴ Informante 7 (Marlene, 21 anos)

¹⁵ Informante 8 (Beto, 25 anos)

come você também. Também não vou atravessar a ponte sozinha e parecer maluca nem?”¹⁶

Como vemos nesta informante o contexto lhe conduz a ter determinado tipo de comportamento, o risco para ela é percebido segundo o contexto em que ela está presente. Tal como sustenta Miranda e Cabral (2003) apesar dos dispositivos de segurança (pontes aérea, faixa de pedestres, passagens subterrâneas) diminuir o número de atropelamentos, o uso destes por parte dos pedestres é influenciado pelo contexto em que eles se encontram.

Quanto maior é o movimento das pessoas e carros (hora da ponta) menor é a tendência do uso da ponte para atravessar. E as razões evocadas variam entre, o facto de atravessar pela ponte levar muito tempo, ser um esforço físico, e a dificuldade de acessos a ponte, as escadas serem muito estreitas o que dificulta a mobilidade dos pedestres, chegando a se formar fila para subir assim como descer.

6.3- Mecanismos de Gestão do Risco na Travessia

Neste capítulo, vou descrever os diferentes mecanismos de gestão de risco partilhados por todos naquele contexto. Os pedestres accionam determinados mecanismos na sua travessia para minimizar ou eliminar o risco que este acto representa. O acto de solidariedade é um destes mecanismos, e esta solidariedade acontece também entre pedestres que não se conhecem, mas porque estão parados no mesmo sítio com objectivos idênticos, de passar de uma margem a outra da estrada ajudam-se. Um dos informantes disse na nossa conversa:

“Para nos ajudarmos não precisamos nos conhecer, por isso um segura na mão do outro para atravessarmos com segurança”¹⁷

O exemplo acima citado, refere-se ao momento em que os seguram na mão do outro, formam uma moldura humana para forçar que os carros parem, aglomerando-se na faixa e poder efectuar a sua travessia todos ao mesmo tempo.

¹⁶ Informante 9 (Aida, 21 anos)

¹⁷ Informante 10 (Rogério, 33 anos)

Neste processo de travessia dos pedestres, o atravessar em grupo não só é um factor que garante uma segurança aos pedestres na travessia por evitar acidente, mas também é uma forma que os pedestres têm de garantir a sua travessia sobre a estrada sem o PT os mandar voltar.

Outro acto de solidariedade comum de ouvir entre os pedestres é:

“Cuidado meu irmão; cuidado, minha irmã”¹⁸

O acto de solidariedade que constroem neste contexto visa superar as dificuldades que de forma individual seriam maiores. O acto solidário não pode aqui ser visto como sendo apenas entre pessoas que se conhecem, pois, aqui a solidariedade pressupõe união em nome de um bem comum que é a segurança, mesmo quando os indivíduos não se conhecem, mas porque estão no mesmo contexto e partilham o mesmo objectivo, o de atravessar.

Para Almeida (2007), o acto de solidariedade aparece como vínculo de responsabilidade recíproca. A solidariedade é uma condição grupal resultante da comunhão de atitudes e sentimentos de modo a construir o grupo unidade sólida, capaz de resistir as forças exteriores e mesmo de torna-se ainda mais forte em face da oposição vinda de fora. Assim, solidariedade entre grupos de indivíduos que se encontram naquele contexto muitas vezes sem se conhecer tem em vista o objectivo comum, que é o garante da segurança, minimizando o risco no momento da travessia de uma margem para a outra da estrada.

“Esses motoristas não respeitam os pedestres, por isso, quando atravesso tenho que prestar bem atenção e olhar para a esquerda e para a direita. Também tenho que ver se o semáforo está vermelho para os peões ou não”¹⁹

Como podemos ver no exemplo desta informante, atravessar sobre a faixa de rodagem dos carro e não sobre a ponte aérea não quer dizer que os pedestres não tenham conhecimento de trânsito, mas sim, o contexto tem regras próprias de prevenção dos riscos que o pedestre adopta. No local

¹⁸ Informante 11 (Nthamele, 51 anos)

¹⁹ Informante 12 (Yumina, 22 anos)

há também a opção que o pedestre tem de atravessar na faixa obedecendo a sinalização regulada por semáforos.

Podemos encontrar três momentos bem distintos nos quais os pedestres efectuam a sua travessia de uma margem para a outra da estrada. As fotografias a seguir ilustram os três momentos em que a travessia dos pedestres acontece com mais frequência. O primeiro momento que possibilita que os pedestres possam atravessar é quando não vem nenhum carro.



A travessia acontece quando não vem nenhum carro numa das faixas de rodagem da estrada.

O segundo momento é quando os carros param devido ao congestionamento na estrada, o que possibilita que os pedestres atravessem pela estrada de uma margem para a outra como ilustra a segunda imagem



A travessia acontece devido ao congestionamento

O terceiro momento é quando o sinal faixa dando prioridade aos carros que vem do bairro de Zimpeto e desviam em direcção para ao bairro da Zona Verde, o que também possibilita a passagem dos pedestres.



A travessia acontece devido a paragem dos carros

Algumas vezes a travessia dos pedestres de uma margem para a outra da faixa, não acontece de forma individual (isolada). O pedestre espera até que se forme um pequeno grupo de pedestres para que possam atravessar ao mesmo tempo. Durante a travessia, os pedestres imprimem uma certa velocidade, acelerando o passo durante a sua travessia.

Ao escolher um modo de vida, escolhemos igualmente correr certos riscos (Peretti-Watel, 2000). Por isso, cada forma de vida que adoptamos tem o seu próprio conjunto de riscos. Partilhar os mesmos valores é também partilhar as mesmas crenças, e inversamente os mesmos riscos do quotidiano. É dentro do conjunto dos riscos de adoptamos, que encontramos igualmente os mecanismos para minimizar ou até mesmo prevenir os riscos conforme o meu contexto de pesquisa demonstra.

6.4- Qual é a Noção de risco dos Pedestres: Aleatório ou Probabilístico?

Neste capítulo pretendo mostrar qual é a noção de risco que os pedestres tem, se é um factor aleatório um acaso do destino ou é probabilístico, que só acontece na falha dos cálculos. Desta forma, na conversa com os informantes um deles disse:

“Em qualquer sítio você pode ser atropelado, mesmo sentado em casa o carro pode entrar e te chocar”²⁰

Neste informante, podemos perceber que a possibilidade de um evento nefasto acontecer ou não independe de qualquer acção humana. O evento acontece independentemente do que o pedestre faz ou deixar de fazer, é uma questão de destino “foi escrito para acontecer” nada vai evitar.

“Você tem que olhar antes de atravessar, não pode confiar só nos semáforos porque estes motoristas não respeitam isso. Nenhum sitio é seguro, mesmo na ponte você pode cair...você não pode fugir acidente quando esta para acontecer”²¹

Com este informante, podemos notar a ideia de que os pedestres neste contexto tem um calculo subjectivo do risco, accionam os seus mecanismos de prevenção dos riscos para evitar que um acidente aconteça. Mas este cálculo tem as suas limitações de explicação, o pedestre apenas consegue ver os riscos e a possibilidade de um evento nefasto ocorrer até um certo ponto, chegado este ponto o risco é uma questão de destino, faça o que ele fizer se o acidente estava para acontecer ele vai acontecer e não há como evitar.

Desta forma para Douglas e Wildavsky (1982: 4) o risco é conceptualmente incontrolável, visto que nós nunca conseguimos saber se a quilo que estamos a fazer é suficientemente seguro para prevenir a ocorrência de acidentes.

²⁰ Informante 13 (Vania, 31 anos)

²¹ Informante 14 (Matola, 43 anos)

O risco deixou de ser compreendido apenas como uma realidade científica objectiva (exclusivamente identificada e definida por peritos), para passar a incorporar outras dimensões subjectivas de natureza ideológica, cultural, valorativa e simbólica. Ou seja, o risco transformou-se num fenómeno socialmente e culturalmente construído e representado (Areosa, 2010).

“Mano eu atravesso sempre daqui na estrada e nunca me aconteceu nada mas, um dia eu estava para atravessar e vi a atropelarem duas senhoras que estavam ao meu lado...não sabemos como aconteceu, porque elas estavam paradas, nem estavam na estrada...aquilo pah...”²²

Nas declarações deste informante pode-se ver que o risco é uma questão de destino, se for para acontecer ele vai acontecer, não tem uma explicação lógica para sua ocorrência. Para Areosa (2010), na verdade, ninguém consegue conhecer mais do que uma pequena fracção dos perigos ou dos riscos que se encontram em seu redor.

No estudo que Ciocari (2012) fez na população mineira, também encontra em algumas narrativas, esta dimensão que interliga-se a uma cosmologia mais vasta, que atribui ao destino, à fatalidade um papel essencial na ocorrência e nas consequências de uma tragédia, que podem ser explicadas ora pela falta de segurança da companhia ou negligência de seu corpo técnico, ora por um comportamento de risco do próprio trabalhador e, simultânea ou alternativamente, por uma crença no destino.

Estas conversas com os informantes mostram que a noção de risco pode ser vistas de duas formas que se complementam: a primeira forma tem a ver com os mecanismos de prevenção dos riscos que são de cálculo subjectivo que os pedestres accionam para prevenir-se das fatalidades, e a segunda tem a ver com o risco enquanto algo do destino que acontece independentemente do que o indivíduo faz ou deixa de fazer, “se for para acontecer vai acontecer” não há como fugir.

Nos relatos desta população mineira, alguns acidentes parecem pertencer à categoria do que “era para acontecer” ou seja, estariam subordinados a forças externas diante das quais se é impotente ao destino, na definição adoptada por Gilberto Velho (Ciocari, 2012).

²² Informante 15 (Júlio 20 anos)

Esta explicação do risco como algo do destino, só acontece quando depois de observado todos os mecanismos de gestão do risco o acidente acontecer. Portanto, aqui o risco obedece a uma probabilidade subjectiva e ao mesmo tempo a do aleatório (do destino), integrando as duas componentes do risco de forma simultânea para sua explicação e compreensão.

Para outros pedestres, o enfrentar o risco na travessia da ponte esta igualmente ligado a uma questão de desafio a este mesmo risco. Aqui o pedestre tem conhecimento das regras de trânsito vigente no país e está consciente de que o atravessar de uma margem a outra sem usar a ponte aérea é arriscado, mas esta acção arriscada do pedestre aparece aqui como uma espécie de desafio, de teste aos riscos que essa acção representa, assim como a busca de adrenalina na superação do medo.

Encontramos os aspectos acima citados em Costa (2005), onde mostra-nos no seu estudo feito na Paraíba que as actividades de desporto-radicaís como a dos velejadores podem ser vistos como práticas individualizadas onde se privilegia a descoberta da incerteza, a vertigem e o risco, onde a competição se situa essencialmente no plano individual, vencendo-se a cada passo, receios e medos perante os desafios postos pelos obstáculos do mar. O risco traduzindo desta forma nos praticantes uma enorme sensação de prazer físico e psicológico, assim como emoções fortes e intensas após os desafios superados.

Considerações Finais

A pesquisa fez uma análise da forma como os pedestres percebem e gerem o risco na travessia sobre a ponte aérea para pedestres, localizada ao longo da EN1 no bairro Jorge Dimitrov na cidade de Maputo. Neste contexto, constatei que, não obstante a construção da ponte, que segundo as leis de trânsito visa proporcionar maior segurança e fluidez do tráfego, os pedestres usam diversos meios para atravessar de uma margem para outra, por isso que, enquanto uns atravessam pela ponte, outros não a usam, preferindo usar a passarela ou orientar-se pelos sinais luminosos (semáforos), presentes no local.

A realização da pesquisa foi com recurso ao trabalho de campo e a revisão bibliográfica. Ao longo do trabalho de campo, procedi a observação e conversas informais com os diversos pedestres e vendedores ambulantes presentes no local. Por seu turno, ao longo da revisão da literatura, identifiquei duas principais abordagens que debatem assuntos relacionados com a minha problemática, a abordagem estatística probabilística do risco e a abordagem sociocultural.

Estas duas têm pressupostos diferentes, por isso, são entendidas como sendo, cada uma exclusiva de um dado contexto. Mas este estudo, através de uma pesquisa do tipo qualitativo e de carácter exploratório, mostra que a noção e gestão do risco é um assunto complexo daí que num mesmo contexto pode ser explicado recorrendo as duas abordagens de forma simultânea, a estatística probabilística e a sociocultural.

Esta ideia surge por ter recolhido dados que evidenciam que, se por um lado os pedestres não atravessam pela ponte aérea por causa dos problemas de engenharia, falta de corrimão e construção de escadas estreitas, tal como defende a abordagem estatística probabilística por outro lado, os mesmos pedestres atravessam ou deixam de atravessar pela ponte aérea de modo a atender o objectivo que os orienta no momento da travessia. Há um conjunto de elementos de ordem cultural (doenças, pressa, companhia, valores, imaginações, crenças e prazer) tal como defende a abordagem sociocultural que joga papel importante nas acções dos pedestres.

Desta forma, a pesquisa problematiza alguns pressupostos segundo os quais os pedestres tem problemas de conhecimento das regras de trânsito porque, no meu contexto de pesquisa, verificam-se situações de um atravessarem e outros não atravessarem pela ponte aérea. Mas há também aqueles que, se num dado momento atravessam pela ponte, momentos depois usam outros meios para atravessar de uma margem a outra e para tal, tem em conta a orientação dos sinais luminosos (semáforos), usam a passarela ou seguem as indicações dos polícias de trânsito que, também proporcionam um momento para que os pedestres atravessem sem recurso ao uso da ponte aérea.

Sendo o momento da travessia de uma margem a outra, um momento que implica uma certa solidariedade com os outros pedestres, um certo sentido de camaradagem e uma relação de cortesia com os polícias de trânsito e automobilistas, de modo a lhes proporcionar um momento para atravessar, a pesquisa defende que, a noção do risco e o facto de se atravessar ou não pela ponte aérea, constitui um debate complexo que implica perceber a concepção do mundo de cada contexto. Por isso a ideia de pensar o risco enquanto uma explicação guiada pelo momento e contexto cultural do pedestre.

De entre várias contribuições, os resultados da pesquisa inspiram-se em Peretti-Watel (2000) que defende que, ao escolhermos um modo de vida igualmente escolhemos correr certos riscos pois, cada forma de vida tem um conjunto de risco. Há uma relação entre esta ideia e a defesa nesta pesquisa porque, os resultados desta avançam que, mesmo perante uma situação de risco alguns pedestres fazem a travessia de forma a alcançarem o seu objectivo e porque, fazem-se acompanhar de outros indivíduos que tem os mesmos objectivos que eles.

Estou ciente da impossibilidade de esgotar a explicação do fenómeno social tal como a noção e gestão do risco dado a sua complexidade. Até porque o local onde fiz a recolha de dados é de interacção social de múltiplos pedestres, dada ao fluxo de pessoas e bens daquele espaço. Desta forma, os resultados da pesquisa constituem uma leitura de apenas uma parte da realidade social em causa e não a leitura total da realidade social.

Dada a impossibilidade de ler tudo, o que estudo fez foi recolher dados para debater com as abordagens existentes, mas estes resultados são uma construção possível da realidade dado também, ao carácter dinâmico dos factos sociais. Por isso é importante que futuras pesquisas se dediquem a acrescentar e debater problemáticas idênticas, de forma a enriquecer a teorização sobre o assunto, pois tal como já referi é complexo.

Referências Bibliográficas

Almeida, R. V. (1999). *Estudos Exploratórios na travessia de pedestres em duas vias com passarela em Belém do Pará*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Pará.

Althusser, L. *Ideologia e Aparelhos Ideológicos do Estado*. Lisboa: Editorial Presença, pp. 9-119

Ane, 2011. *Relatório da Ampliação e Modernização da ENI em Maputo*. Maputo, acessado pela internet.

Areosa, J. (2008). “O risco no âmbito da teoria social” in *Modernidade, Incerteza e Risco*. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas.

Areosa, J. (2010). *Risco e Sinistralidade Laboral: um estudo de caso no contexto organizacional*. Lisboa: ISCTE-IUL. Dissertação de Mestrado.

Bonzo, F. P. (2004). *Sinistralidade Rodoviária: Localização de acidentes de viação na cidade de Maputo*. Maputo: Trabalho de Final de Curso de Geografia. Faculdade de Letras e Ciências Sociais. Universidade Eduardo Mondlane.

Cardoso de Oliveira, R. (2006) *O trabalho do antropólogo*. São Paulo: Editora UNESP

Cioccari, M. (2012). ‘Sob um quotidiano de riscos: Narrativas sobre o medo e o perigo numa comunidade de mineiros de carvão’. *RBSE – Revista Brasileira de Sociologia da Emoção*, 11 (31): 89-124, Abril de 2012. ISSN 1676-8965.

Conselho de Ministros. (2002). *Código de Estrada*. Maputo, Diário da República de Moçambique.

Douglas, M. (1966). *Pureza e Perigo: ensaio sobre a noção de poluição e tabu*. Lisboa: Edições 70.

Douglas, M e Wildawski. (1982). *Risco and Culture: an essay on the selection of technological and environmental dangers*. Berkeley: University of California Press.

Faria, O e Braga, C. (1999). *Proposta para minimizar os Acidentes de Trânsito envolvendo crianças e adolescentes*. Revista Científica e Saúde Colectiva da ABRASCO, vol.4, nº1.

Giddens, A. (1991). *As Consequências da Modernidade*. São Paulo: Editora Unesp Fundações.

Granjo, P. (2002). *Quando a identidade é um Perigo: consequência das mutações identitárias na refinaria de Sines*. Lisboa: Revista Etnográfica

Inav. (2007). *Porquê os Acidentes em Bobole?* In Revista Stop nº7.

Leach, E. (1982). “O meu tipo de antropologia” In *A diversidade da antropologia*. Lisboa: Edições 70.

Lihaha, D. (2004). *Vidas Sobre Caris*. Maputo: UEM/DAA, Tese de Licenciatura em Antropologia.

Macamo, E. (2012). *Pensar sociologicamente*. Maputo. Disponível na Internet.

Machado, V. L. S. (2007). *O Comportamento do Brasileiro na Faixa de Pedestre: exemplo de uma intervenção cultural*. Dissertação de Mestrado. Universidade de Brasília, DF.

Malinowski, Bronislaw. 1974. *Os Orgonautas do Pacífico Ocidental in Ethnologia* . Nº 6-8, Pp. 17-37

Miranda, V. A e Cabral, S. D. (2003). *Travessia de pedestres em via com grande movimentação: estudo de caso no Rio de Janeiro*. Artigo apresentado no 14º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, ANTP. Vitória, Espírito Santo.

Oliveira, Cardoso de, R. 2006. "*Capítulo 1: o trabalho do antropólogo: olhar, ouvir, escrever*" in: *O trabalho do antropólogo*. São Paulo: Editora UNESP, Pp. 17-36.

Peirano, M. (1992). *A Favor da etnografia*. Rio de Janeiro: Relume Dumará.

Peretti-Watel, P. (2000). *Sociologie du Risque*. Paris: Armand Colin.

Queirós et al. (2006). *Uma Reflexão a Propósito do Risco*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos.

Silva et all. (2013). "Sentido e Significado: o prazer do risco nos velejadores" In *Revista Brasileira de Actividade Física e Saúde*. Paraíba: Rev Bras Ativ Fis e Saúde • Pelotas/RS • 18(1):75-85 • Jan/2013

Soares, R. (2007). *Percepção de Riscos na Estrada: uma perspectiva antropológica sobre o Algarve*. Algarve: ISCTE. Tese de Mestrado em Antropologia

Torquato, R. (2011). *Percepção do Risco e Comportamento de Pedestres*. Paraná: Universidade Federal de Paraná. Tese de Mestrado e Psicologia.

Valente et al. (2011). *Entre os Riscos e os benefícios: Análise da Percepção Social do Risco em duas comunidades mineiras*. VI Congresso de Sociologia. 25 á 28 de Junho de 2008. Faculdade de Ciências Sociais e Humanas. Universidade Nova de Lisboa.

Vasconcelos. E. (1998). *O que é Trânsito?* São Paulo: Brasilense.