



UNIVERSIDADE EDUARDO MONDLANE  
FACULDADE DE LETRAS E CIÊNCIAS SOCIAIS  
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA

Entre o risco e a sobrevivência: estudo sobre a percepção social de risco de acidentes de viação pelos vendedores informais defronte do Mercado Grossista do Zimpeto.

Monografia apresentada em cumprimento parcial dos requisitos exigidos para a obtenção do grau de Licenciatura em Sociologia na Universidade Eduardo Mondlane.

Autor

Marcos Agostinho Tibane

Supervisor

Dr. Neto Sequeira

Maputo, 2013

**Universidade Eduardo Mondlane**

**Faculdade de Letras e Ciências Sociais**

**Departamento de sociologia**

**Título**

**Entre o risco e a sobrevivência: estudo sobre a percepção social de risco de acidentes de viação pelos vendedores informais defronte do Mercado Grossista do Zimpeto.**

Monografia apresentada em cumprimento parcial dos requisitos exigidos para a obtenção do grau de Licenciatura em Sociologia na Universidade Eduardo Mondlane.

**Autor**

Marcos Agostinho Tibane

**Supervisor**

Dr. Neto Sequeira

Maputo, 2013

**Entre o risco e a sobrevivência: estudo sobre a percepção social de risco de acidentes de viação pelos vendedores informais defronte do Mercado Grossista do Zimpeto.**

Monografia apresentada em cumprimento parcial dos requisitos exigidos para a obtenção do grau de Licenciatura em Sociologia na Universidade Eduardo Mondlane

**Marcos Agostinho Tibane**

**Departamento de Sociologia**

**Faculdade de Letras e Ciências Sociais**

**Universidade Eduardo Mondlane**

Supervisor: Dr. Neto Sequeira

Maputo, 2013

Juri

O supervisor

O presidente

O oponente

---

Maputo, 2013

### **Declaração de honra**

Eu, **Marcos Agostinho Tibane**, declaro por minha honra que a presente monografia nunca foi apresentada parcial ou integralmente em nenhuma instituição para a obtenção de qualquer grau acadêmico e, o mesmo constitui o resultado da minha investigação pessoal, estando indicadas no texto e nas referências bibliográficas as fontes utilizadas.

Maputo, 2013

---

(Marcos Agostinho Tibane)

## **Dedicatória**

Dedico este estudo, em primeiro lugar à minha esposa e companheira de todos momentos, Joana ou simplesmente Jú, por ter depositado fé nos meus esforços apesar das vicissitudes que a vida se nos apresentou. Devo a ela parte da liberdade que tive na minha caminhada à faculdade.

À minha filha Melanie e aos meus irmãos colaços: João, Sabino, Celeste e Silvestre que, de forma incondicional corresponderam aos meus gritos de necessidade sempre que me dirigi a eles. Não imagino minha vida se tivesse saído sozinho do ventre da mãe, como diz o ditado: “mais vale dois do que um”. Por último dedico esta obra à minha progenitora Costance Maredi que, apesar de estar na diáspora tem acompanhado o meu percurso académico.

## **Agradecimentos**

À Deus, todo poderoso pela força, inspiração e condição que em nenhum momento deixou faltar na minha vida até a concretização do meu sonho académico.

Um profundo, especial e caloroso agradecimento ao meu supervisor, Dr. Neto Sequeira. Nós só damos o que temos e, ele de forma irrestituível deu-me sua atenção, sabedoria, conhecimento e acima de tudo a noção do que é ser ou sonhar ser um sociólogo. Dr. se não fosse a vossa sábia colaboração, piamente acredito que minha vida até então seria “um caso perdido”.

Aos meus colegas de trabalho: Ema, Ruquia, Carolina, Cátia, Michaque, Lázaro e Rogério pelo incentivo que nunca deixaram faltar sempre que apercebiam-se de uma fraqueza minha.

Não deixaria de agradecer aos colegas da turma e do grupo Lucas, Chinde, Mavilas, Ana Deolinda e o Jairo pelo companheirismo que prestaram a quando da minha formação.

À minha madrinha, aliás, tenho aqui a oportunidade de chamar-te de mãe. Agora sei que uma mãe não é, necessariamente, aquela que gera, mas sim aquela que luta com unhas e garas para salvar aquilo que ama, mãe Elisa eu agradeço-te por todo esforço que dedicou-me.

Meus agradecimentos são extensivos a toda equipe docente do Departamento de Sociologia, não imagino a sociedade moçambicana sem este Departamento, talvez dissesse que, o conhecimento sociológico e a crítica social de que disponho não seriam possíveis ter se não tivesse sido pelo vosso trabalho. Desbravaram toda mata de ignorância que trazia e enfeitaram minha mente de conhecimento coerente da realidade social que circunda-me.

Aos grandes primos e irmãos na fé, Dárcio, Crimildo, Leslie e Castelo, valeu pelas vezes que importunei-vos. Vezes sem conta bati-vos a porta para que ajudassem-me nas cópias, vai o meu Kanimambo do fundo do meu coração.

Por último quero agradecer a todos os que sobrevivem graças ao sector informal e que, grosso modo, deram um contributo importante na construção deste estudo. São vidas restauradas, famílias erguidas e teias de relacionamentos sociais traçadas neste vaivem de interdependência de que sobrevivem os comerciantes informais no mercado grossista de Zimpeto e não só.

## **Lista de abreviaturas**

**EN1** – Estrada Nacional Número 1

**INAV** – Instituto Nacional de Viação

**INE** – Instituto Nacional de Estatística

**OIT** – Organização Internacional do Trabalho

## **Lista de figuras**

**Figura 01:** A imagem retrata a realidade social e situacional da disposição dos vendedores.

**Figura 02:** Vendedeiras montando os molhos dos seus produtos para a venda ao pé de um autocarro de passageiros em marcha, outra sentada e virada de costas à estrada e, defronte uma cliente que aprecia os produtos exibidos na “banca.

**Figura 03:** A figura documenta os diferentes tipos de comportamentos imprimidos nas acções dos vendedores do mercado ao longo da estrada. Envolvendo vendedores ambulantes, fixos, de carinhas de mão, passageiros e outros pedestres.

**Figura 04:** Vendedeira, tentando atravessar a estrada. Um dos comportamentos de maior risco.

**Figura 05:** Mostra a estratégia que um vendedor menor e ambulante usa para atravessar a estrada para o outro lado da faixa.

## **Resumo**

O presente estudo teve o objectivo de compreender a relação entre as percepções de risco de acidentes de viação e a comercialização de produtos na via pública pelos vendedores informais defronte do mercado grossista de Zimpeto. O campo físico de estudo foi defronte do mercado grossista de Zimpeto e incidiu sobre os vendedores informais.

Neste estudo, privilegiou-se o método Hipotético-dedutivo como método de abordagem e, como método de procedimento escolheu-se o Método monográfico ou estudo de caso. Os instrumentos usados para a recolha de dados foram as entrevistas semi-estruturadas, auxiliadas pela observação directa que, por sua vez fez-se valer pelo uso de máquina fotográfica para registo de algumas imagens.

A amostra deste estudo não observou aspectos muito rigorosos. Considerando a forma como os vendedores se dispõem ao longo da estrada e, tendo em conta o tipo de produtos que cada um deles vende, fez-se a selecção dos vendedores estruturados da seguinte forma: Os vendedores ambulantes (aqueles que não têm lugar fixo) que desenvolvem as suas vendas em quase toda parte que compõe o seu "mercado". E, os vendedores ambulantes com "local fixo mas sem bancas", que devido a natureza dos produtos vendidos alinham-se ao longo da estrada.

Depois da análise e discussão dos dados concluiu-se que todos os vendedores que realizam suas actividades naquele local encontram-se providos de riscos de acidente de viação; todos os vendedores informais têm um campo de manobra que lhes ajuda fazer uma escolha racional sobre como e onde actuar dentro do sector informal. Contudo, esta possibilidade é ofuscada pela necessidade de assegurar a contínua sobrevivência dos próprios vendedores e a dos seus dependentes; os problemas de desemprego e salários baixos incentivam o aumento dos indivíduos que ingressam no sector informal e; os vendedores informais do mercado grossista de Zimpeto constroem sua realidade social tendo em conta as condições contextuais do mercado. Todos os vendedores têm a noção destas condições e, por conta disso, adoptam suas estratégias como forma de prevenir os risco de acidentes de viação.

Palavras-chave: *sector informal; percepção de risco, risco e percepção.*



### **Summary**

This study aims to understand the relationship between perceptions of risks accidents car crash and marketing products on public roads by informal vendors in front of the wholesale market Zimpeto. The physical field of study went it confronts of the wholesale market of Zimpeto and it happened on the informal salespersons.

In this study, we focused on the hypothetical-deductive method as a method of approach and, as a method of procedure picked up the monographic method or case study. The instruments used for data collection were semi-structured interviews, aided by direct observation which in turn became enforce the use of the camera to record some images.

The sample did not observe very strict aspects. Considering how willing sellers along the road, and taking into account the type of products that each of them sells, it was the selection of vendors structured as follows: Street vendors (those who have no fixed place) they develop their sales almost everywhere that composes your "market". And, with hawkers' stalls but no fixed location ", due to the nature of goods sold line up along the road.

After the analysis and discussion of data crossing concluded that all vendors that perform activities that location are provided with risk of a crash; All informal traders have a field of maneuver that helps them make a rational choice about how and where to operate within the informal sector. However, this possibility is overshadowed by the need to ensure the continued survival of the vendors themselves and their dependents; problems of unemployment and low wages incentive the increase of individuals who enter the informal sector and; Vendors informal wholesale market Zimpeto build their social reality taking into account the conditions contextual the market. All sellers are aware of these conditions and, because of that, adopting their strategies in order to prevent the risk of road accidents.

**Keywords: informal sector; risk perception, risk and perception.**

## **Índice**

<a href="#">Introdução</a> .....	1
<a href="#">Capítulo 1: Revisão da literatura</a> .....	14
<a href="#">1. Das abordagens empíricas sobre o Sector Informal</a> .....	14
<a href="#">1.1. Abordagens sobre o Risco</a> .....	21
<a href="#">1.2. Problema de pesquisa</a> .....	25
<a href="#">1.3. Hipótese</a> .....	26
<a href="#">1.4. Justificativa e pertinência do estudo</a> .....	26
<a href="#">1.5. Objectivos</a> .....	29
<a href="#">1.5.1. Geral</a> .....	29
<a href="#">1.5.2. Específicos</a> .....	29
<a href="#">Capítulo 2: Enquadramento teórico e conceptual</a> .....	30
<a href="#">2.1. Definição de conceitos</a> .....	32
<a href="#">Capítulo 3: Metodologia</a> .....	36
<a href="#">3.1. Amostra</a> .....	37
<a href="#">3. 2. Principais constrangimentos na realização do trabalho</a> .....	38
<a href="#">Capítulo 4: Apresentação e discussão dos resultados</a> .....	39
<a href="#">4.1. Breve enquadramento histórico e localização geográfica do mercado grossista de Zimpeto</a> .....	39
<a href="#">4.2. Dimensão dos acidentes de viação na cidade e província de Maputo</a> .....	41
<a href="#">4.3. Perfil socioeconómico dos vendedores informais defronte do mercado grossista de Zimpeto</a> .....	42

<a href="#"><u>4.4. Das razões da prática de vendas informais defronte do mercado grossista do Zimpeto</u></a> .....	44
<a href="#"><u>4.5. Da racionalidade, mecanismos da sobrevivência, à percepção social de risco de acidentes de viagem pelos vendedores</u></a> .....	46
<a href="#"><u>4.6. Principais comportamentos de maior risco de acidentes de viagem nos vendedores</u></a> .....	50
<a href="#"><u>4.7. Mecanismos de prevenção de risco de acidentes de viagem usados pelos vendedores</u></a> .....	53
<a href="#"><u>4.8. Considerações finais</u></a> .....	57
<a href="#"><u>Referências bibliográficas</u></a> .....	60

## **Introdução**

Este estudo tem como título “*Entre o risco e a sobrevivência: estudo sobre a percepção social de risco de acidentes de viação pelos vendedores informais defronte do Mercado Grossista do Zimpeto*”. O locus da observação (campo de estudo) foi entre as margens do prolongamento da Avenida de Moçambique e o princípio da Estrada Nacional Número 1.

Não existem actividades isentas de risco, todas as ocupações ou vivências tanto lúdicas, quanto profissionais comportam um certo risco. Todas as actividades num processo produtivo têm um risco específico, risco ocupacional que importa conhecer para melhor intervir. O sector informal como em qualquer outra área profissional não está isento de riscos, estando exposto a diversos riscos e, para este estudo, importou estudar o de acidentes de viação.

O objecto de estudo (população alvo) foram os vendedores que praticam suas actividades defronte do mercado grossista do Zimpeto na cidade de Maputo, pois, estes constituem os principais actores que, por um lado, tornam-se vítimas dos atropelamentos por vezes mortais e, por outro, este lugar constitui, para eles, um espaço ideal na criação da renda para a sua sobrevivência e a dos seus dependentes, uma vez que não possuem licenças para operarem dentro do mercado.

Para uma melhor compreensão da discussão levantada ao longo deste estudo, o mesmo foi organizado obedecendo a seguinte estrutura: o capítulo um tem a ver com as discussões teóricas (revisão da literatura) onde discutiu-se de forma articulada as abordagens empíricas sobre o sector informal. Segundos estas abordagens o sector informal surge dentro de um contexto económico e social muito difícil.

Os que optam em ingressar no sector informal o fazem como forma de responder suas necessidades de sobrevivência. Os baixos salários e o aumento do desemprego aceleraram a concorrência para este sector. Dentro destas abordagens são citados defensores neoclássicos, os da nova informalidade bem como aqueles que consideram o sector informal enquanto elemento meramente económico.

E, as abordagens sobre o risco que focalizam essencialmente os estudos realizados por Beck (2002). Beck lança um olhar sobre as consequências do desenvolvimento tecnológico observadas no mundo moderno. Dentro das ideias de Beck outros autores desenvolvem a discussão em torno do risco construindo tipificações que ajudam na compreensão do fenómeno. Constam também nesta parte a formulação da problemática, colocada sob forma de uma pergunta respondida por uma hipótese ou resposta preliminar e, as razões que justificam a realização do estudo.

O capítulo dois do estudo incluiu a construção da teoria de base. Uma vez que o estudo incidiu sobre as diferentes percepções sociais, escolheu-se como teoria a “construção social da realidade” proposta e discutida por Berger e Luckmann (1985). Segundo esta teoria a realidade social da vida quotidiana apresenta-se como um mundo intersubjectivo, isto é este mundo é real para todos os indivíduos.

Dentro deste capítulo definiram-se, também os conceitos básicos usados com mais frequência ao longo do estudo. De entre vários conceitos definidos neste capítulo constam: sector informal; percepção de risco; risco e percepção. A definição destes conceitos foi acompanhada pela respectiva operacionalização ou seja, o enquadramento dos conceitos com o contexto do estudo.

O capítulo três do estudo incluiu apresentação da metodologia usada no estudo. Assim, escolheu-se como método de abordagem o método Hipotético-dedutivo e o método monográfico como o de procedimento. Nesta parte consta a descrição da estrutura da amostra, uma vez que o estudo incidiu sobre os vendedores informais ambulantes foi necessário identificar a localização dos vendedores segundo o tipo de produtos vendidos.

No capítulo quatro apresentou-se de forma detalhada, os resultados do estudo empírico realizado no campo. A apresentação destes resultados foi possível graças à análise das informações colhidas no campo. Esta última parte inclui as conclusões que tiveram como base as respostas dos entrevistados. Para além das conclusões, foram propostas orientações para possíveis estudos no futuro.

## **Capítulo 1: Revisão da literatura**

Neste capítulo, discute-se as diferentes abordagens levadas a cabo no âmbito do sector informal, relacionando-as com as diferentes teorias discutidas sobre o risco, convista a fazer um exercício de articulação destas com o objecto de estudo.

### **1. Das abordagens empíricas sobre o Sector Informal**

As análises e os estudos sobre o sector informal são discutidos em diversas vertentes do saber científico nas ciências sociais, de entre as quais constam as abordagens *economicistas* (cujo debate é levantado por vários autores neste estudo), a chamada *nova informalidade* (discutida e desenvolvida neste estudo com mais detalhes) e a *informalidade neoclássica* (focalizada no estudo de forma superficial e sucinta), onde procura-se compreender as diferentes componentes que estruturam e classificam a realização das actividades no sector informal.

#### *Perspectiva economicista do sector informal:*

Na *perspectiva economicista* entende-se que o sector informal manifesta-se em quase todos os países de África devido à instabilidade política, económica e social que o continente contemplou.

Para a OIT apud Ramos (2007) *a chamada economia informal emerge no continente africano e, este “mundo informal” é caracterizado como tratando-se de pequenas firmas de propriedades familiares, utilização de recursos locais, tecnologias de trabalho-intensivas, baixa produtividade e actuação em mercados concorrenciais e não regulamentados, aquisição de qualificações e padrões de tecnologias à margem dos circuitos oficiais.*

No caso particular de Moçambique, o *sector informal* surge como forma de responder as necessidades básicas provocadas pela crise económica que se agudizou devido a guerra dos 16 anos de que Moçambique viveu logo após a conquista da independência.

Cruz e Silva (2002, p. 3) em seus estudos sobre o sector informal em Moçambique, concluiu que “*nos anos 80 o país encontrava-se mergulhado numa profunda crise de abastecimento em bens de consumo, o que contribuiu para o desenvolvimento de mercados paralelos e para uma subida de preços dos bens essenciais, nomeadamente nos bens alimentares, afectando particularmente a cidade de Maputo*”.

O aumento da vulnerabilidade daí resultante para as famílias mais pobres e o consequente incremento da sua fraca capacidade de sobrevivência neste período, exigia a procura das mais diversas estratégias para fazer face aos problemas do dia-a-dia. Portanto, o comércio realizado no *sector informal* surgiu para responder a estes problemas de que a população se recentia.

Na análise da génese do *sector informal* em Moçambique, o Relatório Nacional de Moçambique (2005), apresentado na Cimeira Nacional para o Desenvolvimento Social em Copenhague revelou que, o desenvolvimento descontrolado da cidade de Maputo, com níveis acentuados de pobreza urbana, o crescimento das taxas de desemprego, a redução de oportunidades e o crescimento da exclusão, deixavam a maioria dos cidadãos poucas possibilidades de emprego no *sector formal*, devido ao próprio sistema produtivo urbano, baseado em serviços, na indústria e um sistema de capital intensivo, ficando como única alternativa o emprego no *sector informal*.

Os estudos sobre o surgimento do sector informal citados acima mostram que as pessoas que optam por ingressar no sector informal não têm muitas alternativas de escolha devido a sua situação económica e social. As contribuições de Ferreira (2007) são claras ao assegurarem que o ingresso em “*actividades informais*” não ocorre, necessariamente pela falta de opções

no mercado formal. O sector informal é um sector heterogêneo composto por indivíduos motivados pela estratégia de sobrevivência e pela alternativa de vida.

O relatório de síntese de 2006<sup>1</sup>, lança um outro desafio na análise do sector informal. Ele considera que “a tendência de o sector informal estar virada à sobrevivência tem sido defendida por muitos autores que investigam esta área (...)”. Este relatório concluiu que *um aspecto importante do sector informal, é que a maioria dos vendedores e provedores de serviços, prossegue o que podem ser consideradas actividades de sobrevivência, por causa da falta de alternativas económicas*. Tais actividades, não exigem quase nada mais do que as noções mais fundamentais de venda (incluindo serviços que consistem em grande parte na venda de comida e de bebida) e, devido às suas aspirações empresariais muito limitadas, estas não mudam nem crescem muito.

Segundo Ferreira (2007) o sector informal *é o conjunto daqueles que, ao perderem seus empregos no sector formal, não tiveram alternativas senão migrar para o sector informal (tendo esta actividade como única estratégia de sobrevivência)*.

Além disso, há aqueles que já trabalharam formalmente e optaram por ingressar no *sector informal* pelos mais diversos motivos: desejo de autonomia em relação a horário, padrões, impedimentos familiares, como relação a maridos e filhos, possibilidade de obter maiores rendimentos em relação ao mercado formal. Finalmente, há aqueles que ingressaram directamente nesse sector.

O sector informal encontra-se virado para a sobrevivência e, assim, desagua na concepção da perspectiva económica do sector informal. *A vertente de cunho económico analisa o sector informal sob a óptica da produção capitalista, vendo-o como parte da esfera produtiva decorrente do sector formal (idem)*.

---

<sup>1</sup>Relatório de Síntese. O Mercado Micro-Financeiro em Maputo, Moçambique: Oferta, Procura e Impacto. Um Estudo de Casos do Novobanco, da Socremo e da Tchuma. Plataforma dos Países Baixos para as Micro-finanças. 2006.



De acordo com a lógica desenvolvida pelo Ferreira (2007), os sectores formais e informais existem de forma concomitante dentro de um mesmo mercado regido pelo sistema produtivo. Parte dessas pesquisas relaciona o sector informal com o número excedente da força de trabalho componente de um mercado de trabalho heterogêneo, desigual em relação ao recrutamento da mão-de-obra, tanto no tocante à qualificação quanto à forma de salários, sendo o excedente da mão-de-obra do sector formal responsável pela expansão do sector informal.

*Perspectiva da nova informalidade:*

Na perspectiva da chamada *nova informalidade*, debates e estudos referentes às actividades económicas informais têm sido amplamente realizados por vários campos das ciências sociais, na tentativa de construir uma caracterização mais precisa e um arcabouço teórico conceitual que possibilite a ampliação dos conhecimentos e o melhor entendimento sobre o fenómeno.

Apesar de todos os esforços neste sentido, ainda hoje permanecem várias questões e confusões a respeito do sector informal, permitindo muitas vezes que se faça um uso indiscriminado da palavra "informal" e de suas derivações para adjectivar actividades económicas que não se enquadram nos parâmetros produtivos e institucionais que regem as actividades económicas de relevância no movimento de reprodução do capital em vários países (Scripta Nova, 2002, p.5).

Segundo Druck (2000) *a nova informalidade, fruto directo do processo de reestruturação produtiva pode apresentar-se, do ponto de vista da estrutura económica como um conjunto de "novas formas de actividades informais" ou como uma destruição, redefinição e reprodução de velhas/tradicionais actividades*. Do ponto de vista dos sujeitos esta nova informalidade pode ser identificada por um conjunto de novos trabalhadores portadores de algumas experiências acumuladas em actividades formais e que vem se inserindo tanto nas velhas quanto nas novas actividades, (idem).

Machado da Silva (1993), atribui aos economistas da OIT os primeiros estudos e a formação das primeiras ideias sobre o tema “sector informal”. Ideias essas produzidas a partir de pesquisas realizadas no início dos anos 1960-70, que tinham como objectivo fundamentar reflexões sobre o desenvolvimento económico de alguns países do continente africano.

Machado alerta para as transformações que ocorreram nas três últimas décadas, em relação aos determinantes sociais, políticos e económicos que cercam a questão da informalidade nas relações económicas, ressaltando que as redefinições que ocorreram de 1960 a 1980, demonstram a complexidade das questões que cercam a discussão sobre o sector informal.

Nos anos 60 o debate sobre a informalidade estava circunscrito ao estudo das formas de aproveitamento do trabalho, que nas economias consideradas subdesenvolvidas, era marcado pela instabilidade, pelo baixo nível de produtividade e uma remuneração irrisória, o que obrigava os trabalhadores a uma dupla jornada, realizando também trabalhos domiciliares para a satisfação de parte de suas necessidades (idem).

Já na década de 70, de acordo com Forbes (1989), os componentes do trabalho informal são redimensionados pelo acelerado crescimento demográfico urbano nos países de terceiro mundo, que além das características anteriormente atribuídas, passa a ser entendido como sector económico que abriga os trabalhadores incapazes de serem integrados aos sectores produtivos mais importantes da economia capitalista em desenvolvimento, sendo assim obrigados a compor e buscar meios de sobrevivência em actividades economicamente menos importantes e que compunham o denominado sector informal.

Assim, na chamada *nova informalidade* foram elaborados modelos fundadas a partir de vários estudos as características que demarcariam o que se convencionou chamar de sector informal da economia, sendo a combinação entre baixa renda, contraposição ao assalariamento, pequena produtividade, o baixo nível produtivo e as más condições de trabalho suas principais marcas (Forbes, 1989; Machado da Silva, 1993).

Portanto, o sector informal passa também a figurar no contexto da economia urbana como sendo de grande importância para a manutenção de uma certa ordem social, que poderia vir a

ser desfeita pela pressão dos que se encontram excluídos do mercado de trabalho formal, e que sem a oportunidade de encontrar emprego poderiam vir a se rebelar.

*Perspectiva Neoclássica:*

A perspectiva *neoclássica* tem recebido inúmeras críticas por considerar a economia como elemento dual, considerando o sector formal como elemento independente do sector informal. Segundo Cacciamali (1991), neste contexto, o trabalho informal passa a ser relacionado somente com os segmentos mais pobres da população ocupada, sem levar em conta a relação destes trabalhadores com os meios de produção, ou seja, não se atentando às formas de inserção dos trabalhadores na produção nem às formas de organização do estabelecimento produtivo. Portanto, estes estudos chegaram à conclusão de que o desenvolvimento e o crescimento económico tinham a tendência de fazer desaparecer as actividades informais.

Para os estudos desenvolvidos sobre a análise do sector informal, as pessoas que exercem actividades informais, geralmente por não terem outra fonte de renda a não ser aquele fruto do exercício de actividades, renovam sua condição de sobrevivência ou de vida. *Assim, em diversos espaços urbanos, as mudanças nas formas de organização da produção são cada vez mais direccionadas para os pequenos “estabelecimentos informais”, que configuram as novas alternativas de geração de trabalho e renda.* Desta forma, a solução do desemprego não é o emprego, mas o trabalho em suas diversas formas. Contudo estes trabalhos são realizados em diferentes locais escolhidos por opção própria.

Percebe-se que as alternativas que as populações tiveram como forma de sobressair às pressões do suprimento das necessidades básicas (caso de alimentação e habitação, etc), denunciam a incapacidade política e económica do governo em controlar a actuação dos vendedores informais dentro do mercado legal. Nestas condições, torna-se claro que a preocupação em desenvolver o comércio informal é forjada como um “*meio termo*” para fazer face às necessidades emergentes havendo dificuldades por parte dos comerciantes informais, na escolha de locais seguros para o desenvolvimento do seu comércio informal.

Segundo Nhantumbo (2007, p.2) o *sector informal desempenha um papel importante para a sobrevivência dos indivíduos que operam neste sector na medida em que garante o sustento e, é encarado como “bóia de salvação” para a população pobre, pois, encontra nele formas infinitas de remuneração, que lhes permitem não morrer a “mingua”*.

Ao estudar o sector informal é necessário que se tome em conta diferentes variáveis sociais e económicas que estruturam a sua concretização. É na esteira destes autores que analisamos a venda informal realizada defronte do Mercado Grossista de Zimpeto, pois, estes vendedores informais têm o sector informal como fonte do seu sustento. Contudo, abordar o sector informal na vertente do *risco* condiciona à compreensão da percepção de risco face ao comportamento e atitudes dos comerciantes na realização das actividades para a sua sobrevivência e a dos seus dependentes.

O presente estudo para além de ter procurado compreender como os vendedores informais do mercado grossista de Zimpeto percebem o risco de acidentes de viação que correm ao realizar suas vendas naquele local, procurou também no cunho social os factores que condicionam o modo como eles (vendedores) compreendem certas situações e que respostas dão a estas situações.

De maneira geral, as condições de trabalho no sector informal, nas pequenas e microempresas, no domicílio e nas ruas são perigosas e, por vezes insalubres; observando-se nelas a presença de múltiplos factores de *risco* para a saúde e a ausência de dispositivos e mecanismos básicos de protecção. Soma-se a esses factores de risco presentes ou decorrentes do trabalho a ausência de protecção legal assegurada pela informalização do contrato de trabalho, o incumprimento de normas básicas de segurança, a ausência de fiscalização, além da falta de cobertura do seguro social e acidentes do trabalho (Mendes e Campos 2004, p.215).

### **1.1. Abordagens sobre o Risco**

De acordo com Lupton (1999) a noção de risco apareceu pela primeira vez na Idade Média, associada ao seguro marítimo e usada para designar os perigos que podiam comprometer uma viagem: *“Nessa altura, o risco designava a possibilidade de um perigo objectivo, um acto de Deus, uma força maior, uma tempestade ou outro perigo do mar que não podia ser imputado a uma conduta prejudicial”*. Por isso, este conceito de risco excluía a ideia de falta de responsabilidade humana. O risco era entendido como sendo um acontecimento natural tal como a tempestade, a cheia ou a epidemia, ao invés de ser algo provocado pelo homem. Assim sendo, os seres humanos pouco podiam fazer a não ser tentar calcular aproximadamente a probabilidade de tais eventos acontecerem e tomar medidas para reduzir o seu impacto (Lupton, 1999. P.5).

“Viver é correr risco, “diz um ditado popular. Outro lembra que” é melhor prevenir que remediar”. Pode-se dizer que as relações humanas contemporâneas, o desenvolvimento económico e social não sustentável e o uso intensivo de tecnologias sobre as quais não se tem suficiente conhecimento reforçam a ideia de perigo contida no espectro do que é risco. O debate levantado neste trabalho não centrou-se na diferenciação conceitual entre o *risco* e o *perigo*, mas sim, teve a ver com as análises feitas em torno do risco mescladas no contexto da modernidade, como diz Beck (2002):

*Para a análise política, o mais importante é primeiro distinguir entre riscos e perigos. É o confronto da sociedade com o próprio potencial de autodestruição, criado artificialmente, que, de meu ponto de vista, marca a ruptura, (...), onde as seguradoras privadas se recusam a cobrir riscos, tal é o caso para o desenvolvimento tecnológico que evocamos, transpassamos o limiar entre riscos calculáveis e perigos incalculáveis.*

Para Beck (2002) nas sociedades de risco as consequências do sucesso da modernização são tematizadas: os riscos tornam-se mais arriscados, pois as condições para seu cálculo e sua gestão fracassam em parte e, correlativamente altera-se o papel da ciência e da técnica.

Nestas circunstâncias cria-se um novo clima moral para a política, no qual valores culturais desempenham um papel central.

No actual estágio da civilização, o perigo converteu-se em passageiro clandestino inserido em produtos de consumo normal e que a conversão dos efeitos colaterais invisíveis da produção industrial em conflitos ecológicos globais críticos não é, em sentido restrito, um problema do mundo que nos rodeia, mas uma profunda crise institucional da primeira fase da modernidade industrial (idem).

Beck (2002) afirma que os riscos são um produto histórico, a imagem reflectida das acções humanas e de suas omissões, são expressão do grande desenvolvimento das forças produtivas. Com a sociedade de risco, a auto-reprodução das condições de vida social converteu-se em um problema e tema. Desta forma, ao contrário da carência material e das desigualdades de classes, os riscos não se inserem no signo da miséria, constituindo mesmo um produto da modernidade em seu estado máximo de desenvolvimento.

Contrariamente aos riscos profissionais e empresariais dominantes no século XIX e na primeira metade do século XX, os riscos das actividades industriais e tecnológicas da actualidade tendem a mundialização, não respeitando as fronteiras dos Estados nacionais, nem a segmentação de classes, embora os ricos ou os mais abastados consigam, geralmente, maiores protecções contra os riscos (idem).

Nestes estudos de Beck (2002), entende-se que por se tratar de um problema estrutural, a preocupação com os riscos já não mais está centrada em um perigo que era considerado de origem externa, mas com a própria capacidade dos homens, adquirida ao longo da história, de se auto-transformar, de auto-configurar e de auto-destruir as condições de vida, criando novos riscos. Desta forma, as fontes dos perigos não estão na ignorância, mas sim, no saber; não num domínio da natureza de forma deficiente, mas no seu domínio; nem na falta de acção humana, mas precisamente no sistema de decisões e restrições que se estabeleceu na época industrial.

Dentro da noção de risco existe a capacidade e a necessidade de se precaver destes riscos, que até certo ponto são iminentes e imprevisíveis. Ewald (2001) revela que a distinção entre uma ética da precaução e o princípio da precaução é de fundamental importância para que se possa precisar o conteúdo do princípio. O princípio da precaução afirma a necessidade de uma nova postura, frente aos riscos e incertezas científicas. Advindo das pressões da sociedade civil e de suas lutas, tal princípio afirmou-se no cenário do direito internacional do meio ambiente, norteando as acções frente às incertezas e riscos presentes na sociedade.

A precaução do risco evidencia a necessidade da intervenção e o papel institucional do Estado, na disseminação de políticas e cultura próprias que visualizam as consequências destes riscos causados pela modernidade. Para Mota (2009) a história das instituições políticas da sociedade moderna dos séculos XIX e XX pode ser entendida como a criação conflituosa de um sistema legal para lidar com as incertezas e riscos industriais fabricados, isto é, fruto de decisões. O cálculo de risco, o princípio do seguro, o Estado de Bem estar social possibilitam contratos de risco, sancionados pelo Estado, isto é, institucionalizam promessas de segurança frente a um futuro desconhecido.

São os próprios especialistas que sabem que o risco não é uma grandeza mensurável. A realidade do risco reside no seu carácter duvidoso, discutível. Riscos não possuem uma existência abstracta por si só. Eles se tornam reais nas avaliações contraditórias de grupos e populações. A ideia de um critério objectivo, segundo o qual se possa medir o grau de um risco, desconsidera que somente após uma determinada percepção e avaliação, riscos são considerados como urgentes, perigosos e reais ou como desprezíveis e irreais (Beck, 2007, p.36).

O risco é, antes de mais, cultural porque a percepção que temos dele é culturalmente definida (Peretti-Watel, 2000: 8). São, portanto, os valores culturais que ditam a nossa percepção do risco e o modo como os hierarquizamos. “Ao escolher um modo de vida, escolhemos igualmente correr certos riscos. Cada forma de vida social tem o seu próprio portfólio de

riscos. Partilhar os mesmos valores é também partilhar as mesmas crenças, e inversamente as mesmas certezas.

Do ponto de vista de globalização de risco, Giddens (1991) no seu estudo intitulado “*as consequências da modernidade*” procura levantar um debate sobre o perfil do risco globalizado, mostrando as diferentes concepções que as sociedades dão ao risco. Giddens (1991) faz diferenciadas distinções sobre a globalização dos riscos onde destaca a globalização do risco no sentido de intensidade, considerando a guerra nuclear como um exemplo claro que pode ameaçar a sobrevivência da humanidade. Nesta distinção debate também sobre a globalização do risco no sentido da expansão da quantidade de eventos contingentes que afectam todos ou ao menos grande quantidade de pessoas no planeta e, para este caso considera as mudanças na divisão global do trabalho que se reflectem comumente em diferentes estratos sociais (idem).

O pico mais alto do estudo de Guiddens resume-se no perfil de risco que ele dá sobre aquilo que denominou por *Consciência do risco como risco*. Segundo este autor, as "lacunas de conhecimento" nos riscos não podem ser convertidas em "certezas" pelo conhecimento religioso ou mágico (Giddens, 1991). Portanto, mostra claramente que certas pessoas agem de certa maneira por não conhecerem os riscos que correm. Giddens fala também da *consciência bem distribuída do risco* onde muitos dos perigos que enfrentamos colectivamente são conhecidos pelo grande público mas, ignorados porque sua precaução está em responder suas necessidades imediatas sendo que a precaução do risco encontra-se em último plano.

Para Giddens (1991) dentro das diversas esferas das instituições modernas, os riscos não existem apenas como casualidades resultantes de operações imperfeitas de mecanismos de desencaixe, mas também como arenas de acção "fechadas", institucionalizadas.



## **1.2. Problema de pesquisa**

A reflexão do problema deste estudo partiu da ideia de que os vendedores informais defronte do mercado grossista de Zimpeto em Maputo, na realização das actividades para a sua sobrevivência, implica estarem sujeitos a confrontos permanentes com diferentes tipos de riscos, por conta disso por exemplo, deparam-se com os riscos de acidentes de viação contra a sua vida.

Segundo a literatura consultada, em Moçambique, os estudos sobre o *sector informal* têm se cingido na análise do papel que este sector tem na economia nacional e no alívio à pobreza urbana, bem como na forma como este sector actua enquanto alternativa de segurança social informal. Estas ideias são realçadas em vários estudos realizados por diferentes autores (Cruz e Silva, 2005 e Quive, 2007).

O primeiro considera que, *“no quadro das condições estruturais e de oportunidades económicas que geram situações de pobreza, privação, exclusão e vulnerabilidade, os membros da comunidade são obrigados a recorrer às suas relações sociais (formais ou informais), que jogam não só um papel importante na resolução de problemas imediatos, como por exemplo a procura de emprego ou alojamento, e a mais longo termo, como estratégias económicas de sobrevivência, mas jogam também um papel vital ao estabelecer outros tipos de apoios que ultrapassam o campo financeiro e moral e que entram em outros aspectos da exclusão social, quando ajudam a reconstruir a auto-estima, a dignidade e o respeito por si próprios e pelos outros”* (Cruz e Silva, 2005).

Por seu turno Quive (2007) conclui que as actividades informais são caracterizadas como meios alternativos de segurança social, dada a possibilidade que os operadores informais têm de estabelecer redes de solidariedades demonstradas sob forma de associações e organizações, que apesar de serem informais têm um conteúdo organizacional formal.

Entende-se que, embora os estudos citados anteriormente sobre o sector informal tragam profundas contribuições na discussão teórica deste sector, nenhum deles apresenta uma

preocupação em compreender como é que os vendedores informais respondem e relacionam-se socialmente com os riscos que resultam da realização das actividades para a sua sobrevivência, uma vez que estas são realizadas na via pública.

Sem querer desvirtuar estes estudos julgados pertinentes na construção do conhecimento sobre o sector informal, julgou-se ser relevante alargar o debate em torno do estudo das diferentes formas de actuação do sector informal, trazendo à superfície outras reflexões teóricas, mas desta vez virando o foco para a análise sobre as percepções de risco no contexto do sector informal. Desta forma, coloca-se a seguinte questão:

*“Que percepções os vendedores informais defronte do mercado grossista de Zimpeto têm dos riscos de acidentes de viação e qual é a relação destas percepções com a prática das actividades comerciais neste local?”*

### **1.3. Hipótese**

O risco de acidentes de viação é percepcionado pelos vendedores informais defronte do mercado grossista de Zimpeto como algo inevitável e está fora do seu controlo, por isso, a percepção do risco não influencia a prática das suas actividades comerciais neste local.

### **1.4. Justificativa e pertinência do estudo**

Sem querer atribuir a incidência de maior risco de acidentes de viação aos vendedores informais defronte do mercado grossista de Zimpeto, importa referir que existem outros grupos sociais que na realização das suas actividades ou mesmo na sua vida correm riscos de naturezas diferenciadas.

O presente estudo, para sua realização foi incentivado pelas visitas de estudos efectuadas no mercado grossista de Zimpeto no âmbito da realização do trabalho de pesquisa sobre o tema: “*trabalho e género*”, realizado na cadeira de Género e Direitos Humanos. Nestas visitas o grupo de estudos deparou-se com um aglomerado populacional que, para além de estar interessado em desenvolver o comércio de diferenciados produtos, com objectivo de suprir suas necessidades, encontrava-se exposto ao risco de atropelamento por carros, uma vez que estas actividades são realizadas defronte do mercado.

Outra razão esteve ligada ao facto de haver escassez nos estudos sociológicos cujos temas abordam o aspecto actual do sector informal ligado às diferentes possibilidades de incidência dos riscos que, podem ser sentidos pelas pessoas que vivem graças a renda advinda deste sector.

Por esta razão, e não pretendendo contrapor-se a outros estudos desenvolvidos sobre o sector informal, este estudo procura analisar e descrever contiguamente a forma como os vendedores “manipulam” os seus conhecimentos e entendimentos sobre o risco de acidentes de viação, tomando em consideração a necessidade que eles têm de garantir a sua sobrevivência.

Deste modo, este contributo demonstra a vontade de enriquecer os estudos já realizados sobre a temática em causa mas, desta vez virando o foco para a abordagem sociológica.

A sobrevivência não pode ser ignorada ainda que seja concebida no âmbito das alternativas informais, ela emerge no contexto das sociedades de risco cujas incertezas económicas fertilizam sua prática e concretização. A previsão e precaução do risco que o mundo moderno nos impõe é importante na medida em que condiciona a harmonia na vida social e, na ausência dessa harmonia várias questões poderiam ser colocadas.

Sendo assim, no desenvolvimento deste estudo pretendeu-se responder questionamentos como:

- ✓ De que forma os vendedores informais do mercado convivem com o risco de acidentes de viação? e,

- ✓ Como é que os vendedores constroem sua realidade social tendo em conta o dilema da sobrevivência e o risco de acidentes de viação que correm no seu dia-a-dia?

O desenvolvimento das tecnologias, a liberalização da economia e o crescimento urbano são fenómenos que têm caracterizado as principais zonas metropolitanas de Moçambique. Estas mudanças trazem consigo riscos que ultrapassam a capacidade humana na sua prevenção.

É na esteira desta ideia que o estudo pretende compreender as racionalidades dos vendedores informais do mercado, uma vez que eles encontram-se expostos à vários riscos contra suas vidas.

Enquanto pertinência teórica o estudo é válido porque procura trazer uma “imagem” geral sobre a forma como se estrutura o quotidiano dos vendedores informais não só do mercado grossista de Zimpeto, como também o quotidiano de vendedores informais localizados em outros lugares cuja mobilidade tanto de peões como de carros é mais visível.

O estudo tem também pertinência teórica na medida em que ele procura trazer a compreensão da construção da realidade social e o seguimento do processo de socialização de um grupo social, por meio da exteriorização de atitudes, comportamentos e acções face a realidade de riscos.

Este estudo traz um desafio para a abertura de novos debates sociológicos sobre como o indivíduo em colectivo, estrutura, organiza e exterioriza suas acções e atitudes, tendo em conta as especificidades contextuais, as relações que este estabelece com o colectivo e os seus valores culturais.

Como validade social o estudo tem relevância na medida em que pode ser usado como modelo nos vendedores informais, facilitando na compreensão da ideia de que ao optar em integrar no sector informal para além dos vários riscos que se correm, observa-se a reorganização dos aspectos culturais e as pré-noções que se trazem no contexto social anterior. Isto é, as novas circunstâncias obrigam a tomada de novas posições sociais a fim de garantir a estabilidade social.

## **1.5. Objectivos**

### **1.5.1. Geral**

- Compreender a relação entre as percepções de risco de acidentes de viação e a comercialização de produtos na via pública por parte dos vendedores informais defronte do mercado grossista de Zimpeto.

### **1.5.2. Específicos**

- Descrever o perfil socio-económico dos vendedores e as motivações que os levam a realizar suas actividades informais defronte do mercado grossista do Zimpeto.
- Analisar a racionalidade e os comportamentos dos vendedores informais defronte do mercado grossista do Zimpeto que justificam a prática das suas actividades neste local considerado de risco.
- Relacionar a ocorrência de acidentes de viação entre os vendedores informais e os mecanismos de prevenção de riscos de acidentes por eles adoptados.

## **Capítulo 2: Enquadramento teórico e conceptual**

A abordagem teórica que convém trazer, como suporte do estudo é a teoria da *construção social da realidade*, defendida e desenvolvida pelos teóricos Berger & Luckmann (1985).

A principal tese desta teoria resume-se no reconhecimento do papel que se dá a todo o conhecimento da sociedade humana, seja este válido ou não. A teoria da construção social da realidade ocupa-se em analisar a forma como o conhecimento da sociedade humana é desenvolvido, transmitido e mantido em diferentes circunstâncias da realidade social específica.

A escolha desta teoria permitiu fazer uma análise sobre a forma como os actores sociais, neste caso, os vendedores informais defronte do mercado grossista de Zimpeto, dão sentido e lançam questionamento sobre a realidade que os encerra.

De acordo com Berger & Luckmann (1985) a vida quotidiana se apresenta como uma realidade interpretada pelos actores sociais e subjectivamente dotados de sentido para eles, uma vez que cria um mundo dado como coerente. Este mundo, não é tomado apenas como uma realidade verdadeira aos actores sociais em suas condutas subjectivamente dotadas de sentido que imprime as suas vidas mas, constitui uma realidade que se origina no pensamento e na acção dos actores sociais e, afirmado como real. O que determina a atenção dessa realidade (mundo) é tudo o que se pretende fazer dentro dela, ou seja, as acções que se desejam realizar dentro desta realidade.

Para Berger & Luckmann (1985) a realidade da vida quotidiana apresenta-se como um mundo inter-subjectivo, no qual todos fazem parte e nele participam, isto é, o mundo da vida quotidiana é real para todos os actores sociais (indivíduos). Para que o indivíduo exista na vida quotidiana é necessário que esteja em contínua comunicação e interacção com os outros.

As acção e atitudes que estabelecemos em relação ao mundo ou à realidade social corresponde as acções e atitudes naturais com os outros. Portanto, a atitude que temos com relação ao mundo corresponde a atitude natural dos outros e, por sua vez, estes outros compreendem as subjetivações graças as quais o mundo é ordenado. Deste modo, há uma conduta que corresponde aos “meus” significados sobre a realidade e os significados dos outros membros da sociedade, Berger & Luckmann (1985).

Assim, a realidade que encerra os vendedores informais defronte do mercado do Grossista de Zimpeto é comum para todos eles e, é também partilhada por todos. A sua realidade existe graças às atribuições dos significados e sentidos que dão em relação a essa realidade que condiciona a conduta na vida quotidiana.

A análise da construção social da realidade condiciona a captação dos significados e sentidos que os vendedores informais defronte do Mercado Grossista de Zimpeto atribuem ao risco de acidentes de viação que correm face à busca dos meios para a sua sobrevivência. Isto é, a fenomenologia ajuda a interpretar os sentidos e significados que vendedores informais defronte do mercado Grossista de Zimpeto fazem da realidade (mundo) que os rodeia.

A teoria da construção social da realidade é vital para este estudo porque uma das suas particularidades é a primazia que dá ao sujeito no âmbito do processo da construção do conhecimento, uma vez que, para a análise fenomenológica o mundo ou a realidade é criado pela consciência do sujeito. Por sua vez, este atribui significados a esse mundo por meio de uma visão individual, através da interpretação que o sujeito dá ao mundo que aparece à sua volta. Além desta particularidade, a análise fenomenológica privilegia a explicação dos problemas quotidianos.

A realidade que os vendedores informais defronte do mercado grossista de Zimpeto lhes encerra é real para eles, na medida em que a descrevem com base no contexto em que são inseridos, as necessidades e as privações que vivem e, esta realidade é partilhada comunmente por todos os vendedores.

## **2.1. Definição de conceitos**

Vários autores e teóricos em seus estudos procuram fazer uma definição clara dos conceitos-chave que usam no desenvolvimento dos seus estudos. Conceitos estes que são, por exigências metodológica e científica definidos tendo em conta o contexto da sua aplicação. Esta definição pressupõem sua operacionalização por forma a adequar com a realidade em estudo.

Sendo assim, este estudo teve como conceitos-chave os seguintes: *sector informal; percepção de risco; risco e percepção*.

Para Ferreira (2007) o *sector informal* é o conjunto daqueles que, ao perderem seus empregos no sector formal, não tiveram alternativas senão migrar para o sector informal (tendo esta actividade como única estratégia de sobrevivência).

Em geral, não predomina o trabalho assalariado, podendo ocorrer marginalmente, sem obedecer à lei do trabalho. Como no sector há uma forte presença de unidades familiares, é significativo o emprego de mão-de-obra não remunerada. De acordo com esta concepção, o sector informal abrange o conjunto de actividades autónomas destinadas à produção e à prestação de serviços, caracterizando o trabalho informal como o trabalho por “conta própria”.

Dentro deste estudo o *sector informal* é entendido como sendo um conjunto de indivíduos que, impelidos pelas suas necessidades de sobreviência, um dos mecanismos que adoptam é realizar diferentes tipos de actividades (comércio, prestação de serviços, trabalhos industriais de pequenas dimensões, etc.) em diferentes locais. Normalmente estas actividades são realizadas à margem da Lei e cujos rendimentos imediatos são usados para responder tais necessidade a curto prazo. É a alternativa que os indivíduos têm quando a sua situação económica é frágil.



Os indivíduos recorrem ao sector informal porque para além deste proporcionar a independência financeira, ele ajuda na reintegração social dos seus atuantes e permite a redução da vulnerabilidade económica dos indivíduos.

Portanto, vários autores têm definido o conceito *sector informal* tendo em conta a forma que o mesmo se estrutura e se comporta em diferentes contextos sociais. Assim, os conceitos definidos por Cardoso (2000) e Ferreira (2000) enquadram-se neste estudo. Este autores concluem que, em termos de uma tipologia mais abrangente, o *sector informal* compreende unidades produtivas, com base familiar, trabalho autónomo e empregos domésticos.

A conceitualização de *risco* tem merecido formulações variadas, contudo, interessa analisar e incluir, para este estudo, as definições de Schenker & Minayo (2005) que definem o *risco* como sendo uma consequência da livre e consciente decisão de se expor a uma situação a qual se busca a realização de um bem ou de um desejo, em cujo percurso se inclui a possibilidade da perda ou ferimento físico, material ou psicológico. Estas definições consideram ainda que existe tres (3) condições para a definição do *risco*: possibilidade de haver perdas; possibilidade de ganho e, possibilidade de aumentar ou diminuir a perda ou os danos.

O presente estudo entende o *risco* como sendo diferentes circunstâncias que os indivíduos se colocam com objectivo de obter um ganho e, onde são submetidos a situações que possibilitem a ocorrência de eventos que podem causar danos físicos e/ou materiais. A calculabilidade da ocorrência de risco permite a adopção de mecanismos que visem minimizar os efeitos do mesmo caso ocorra.

Portanto, neste estudo escolheram-se as definições de Schenker & Minayo (2005) por basearem-se em pressuposto metodológico de abordagem técnico quantitativo, uma vez que concebem o risco como algo cuja existência é própria e susceptível de cálculos estimativos e probabilísticos.

Lima (2005) traz sua válida contribuição quando considera a *percepção de risco* como se tratando de uma forma que os não especialistas (leigos e o público) pensam sobre o risco e refere-se à avaliação subjectiva do grau de ameaça potencial de determinado acontecimento ou actividade envolvendo sempre uma fonte de risco, uma dimensão de incerteza e uma avaliação do valor das perdas potenciais.

*Percepção de risco* corresponde as noções e conhecimentos que determinado grupo de indivíduos tem sobre a ocorrência de possíveis situações que possam colocá-los numa situação de perigo.

Sendo assim, a *percepção de risco* nos vendedores defronte do mercado grossista de Zimpeto é concebida como sendo um fenómeno sócio e culturalmente construído. De entre vários factores que intervem na percepção sobre o risco entre os vendedores constam: os significados por eles compartilhados; as suas crenças e convicções; o seu meio cultural e social e; suas intenções e objectivos de acção. Nesta ordem de ideia valida-se a definição apresentada por Lima (2005).

Ligado à percepção de risco têm-se as formulações conceituais sobre a *percepção* adoptadas por Berger & Luckmann (1990). Para eles *percepção* é uma actividade psicológica que não deve ser analisada numa única vertente. Como uma actividade psicológica, deve ser interpretada com base no contexto em que o indivíduo se encontra. Assim, a relação que o indivíduo estabelece no mundo social é que dita a percepção desse mundo passando a ser o seu conhecimento. Por seu turno Monjane (2007), define a *percepção* como aquilo que nos permite formar ideias, imagens e compreensões do mundo que rodeia.

Por último o conceito de *percepção*. Este estudo concebe a percepção como sendo a capacidade que o indivíduo tem em construir ideias em torno do meio social que o circunscreve. Os indivíduos têm percepção do seu mundo social quando conseguem formular ideias e tipificações dos aspectos que caracterizam este mundo dado como real.

Deste modo, as definições de Berger e Luckmann (1990) demarcam a ideia geral sobre as características das percepções. O estudo da percepção pode revelar as ideias ou imagens e as impressões de grupo. A construção das percepções é determinada por elementos culturais que encontramos dentro do nosso meio social.

### **Capítulo 3: Metodologia**

No presente capítulo são apresentados os passos metodológicos que sustentaram a prossecução do estudo. Assim, este estudo foi realizado na cidade de Maputo, concretamente no mercado grossista do Zimpeto, com enfoque para os vendedores informais localizados defronte do mercado.

Para este estudo, escolheu-se como Método de abordagem o *método hipotético-dedutivo*. Segundo este método quando a explicação de um fenómeno ou conhecimento não é cabal surge um problema do qual há necessidades de se formular respostas preliminares (hipóteses), que são por sua vez susceptíveis de verificação e falseamento (Gil, 1999, p.30). Deste modo, uma vez que no estudo propôs-se estudar percepções, este método permitiu que as hipóteses colocadas fossem testadas empiricamente a quando da realização do trabalho do campo, que incluiu a observação directa e a aplicação das entrevistas.

Como a preocupação do presente estudo era de estudar as diferentes percepções sociais dos acidentes de viação nos vendedores informais, com objectivo de compreender, nos seus próprios termos, os diferentes significados e sentidos que os vendedores informais davam à sua realidade, escolheu-se como método de procedimento o *Método monográfico ou estudo de caso*.

Segundo Gil (1999) este método parte do pressuposto segundo o qual o estudo de um caso em profundidade pode ser considerado representativo de muitos outros ou mesmo de todos os casos semelhantes. Assim, este método permitiu reunir maior número possível de informações ligada às variáveis da unidade em estudo (vendedores).

Quanto as *técnicas* de recolha de dados, o estudo fez-se valer pela análise e revisão bibliográfica que debruça sobre o sector informal, relatórios oficiais sobre o surgimento e o papel do sector informal em Moçambique, no geral e, particularmente em Maputo, análise dos diferentes estudos de caso sobre mercados e comércio informal, análise de diferentes

teorias sobre os riscos, as entrevistas<sup>2</sup> semi-estruturadas dirigidas aos vendedores informais e a observação simples.

### **3.1. Amostra**

A amostra deste estudo não observou aspectos muito rigorosos. Considerando a forma como os vendedores se dispõem ao longo da estrada e, tendo em conta o tipo de produtos que cada um deles vende, fez-se a selecção dos vendedores estruturados da seguinte forma: Os vendedores ambulantes (aqueles que não têm lugar fixo) que desenvolvem as suas vendas em quase toda parte que compõe o seu "mercado". Estes ocupam-se na venda de produtos como água, crédito, sapatos e chinelos, roupa usada, pão, etc. Eles aproveitam o movimento dos passageiros e dos carros em marcha para realizarem suas vendas.

E, os vendedores ambulantes com "*local fixo mas sem bancas*", que devido a natureza dos produtos vendidos alinham-se ao longo da estrada. Os principais produtos vendidos por estes são: tomate, cebola, batata reno, temperos, alho; frutas como laranjas, bananas, maçãs; legumes (alface, couve, cenoura, beterrabas, pepino); bebidas como refrigerantes, água, cerveja, vinhos.

Importa referir que todos os vendedores informais do mercado são ambulantes pois, apesar de alguns terem pontos "fixos" ao longo da berma da estrada não significa que, por exemplo no dia seguinte ocupem o mesmo espaço do dia anterior.

Portanto, a intencionalidade da amostra não precisou de categorizar a amostra em termos quantitativos. A selecção desta amostra fez-se valer pela *técnica de amostragem intencional*, que é uma das técnicas usadas nas ciências sociais. Segundo Murteira (1990) esta amostragem é formada pelo pesquisador logo após ter identificado o seu grupo alvo com

---

<sup>2</sup> A entrevista na pesquisa qualitativa, ao privilegiar a fala dos atores sociais, permite atingir um nível de compreensão da realidade humana que se torna acessível por meio de discursos, sendo apropriada para investigações cujo objetivo é conhecer como as pessoas percebem o mundo. Fraser (2004, P.140).

certas características específicas. O pesquisador, neste caso, dirigiu-se ao grupo alvo com objectivo de recolher o que interessa à sua pesquisa.

### **3. 2. Principais constrangimentos na realização do trabalho**

Na realização de qualquer actividade seja ela de ordem académica ou de outro gênero, há sempre aspectos que por vezes constroem a prossecução da mesma. Portanto, tomando em conta este facto, de entre vários constrangimentos sentidos e vividos na realização deste estudo constam:

O primeiro esteve ligado à desconfiança que a unidade de análise (vendedores do mercado) teve na prestação dos seus depoimentos no momento da aplicação das entrevistas. Contudo, a presença do inquiridor no local permitiu ao esclarecimento cabal do principal objectivo do estudo.

A fim de garantir confiança nos vendedores, efectuou-se visitas preliminares antes de aplicação das entrevistas, onde estabeleceram-se conversas informais como forma de ganhar credibilidade nos vendedores. Estas visitas realizaram-se em dois (2) dias intercaladas. Conquistada a confiança é que houve a oportunidade de realizar as entrevistas e registar algumas imagens fotográficas entre os vendedores que não têm bancas, mas que possuem uma parcela ao longo da estrada e os ambulantes, incluindo os que efectuavam travessias na via pública.

Outra dificuldade esteve ligada a interrupção das entrevistas, uma vez que os entrevistados encontravam-se em actividades laborais. Várias vezes as entrevistas eram interrompidas porque os entrevistados precisavam de atender alguns clientes. A mesma dificuldade sentiu-se ao entrevistar os vendedores ambulantes, que constituíram a categoria mais difícil, visto que sempre corriam de uma faixa para outra toda vez que chegasse algum cliente novo ou toda vez que estacionasse um carro de transporte de passageiros. Contudo, depois de 7 dias sem contar com os dias das visitas preliminares, todas as entrevistas foram realizadas.

## **Capítulo 4: Apresentação e discussão dos resultados**

Neste capítulo, propõe-se de forma preliminar, fazer uma breve descrição geográfica do campo de estudo, num segundo momento, uma análise sobre a incidência dos acidentes de viação na Província e Cidade de Maputo e, num último momento apresentar os resultados da pesquisa voltados para as principais percepções de risco de acidentes de viação pelos vendedores.

### **4.1. Breve enquadramento histórico e localização geográfica do mercado grossista de Zimpeto**

Esta pequena descrição geográfica e situacional, não tem por intuito fazer um mero mapeamento do campo de estudo mas, visa ajudar a compreender como é que os vendedores informais percebem o seu trabalho e de que forma eles constroem as concepções de si mesmo, tanto para perceber como estes actores sociais percebem o dilema de sobrevivência e os riscos de acidente de viação que fertilizam o seu ambiente de trabalho.

Zimpeto é uma zona per-urbana da Cidade de Maputo, com cerca de 27.689 habitantes<sup>3</sup>, encontra-se situado no Distrito Municipal kamubukuane a norte da Cidade de Maputo. Nesta zona localiza-se o mercado grossista de Zimpeto que foi inaugurado no ano de 2007. Este mercado foi erguido como forma de diminuir o fluxo populacional vendedor que se fazia sentir no anterior mercado informal grossista localizado no bairro de Malanga (centro da Cidade de Maputo).

Como forma de aproveitar uma das vias de comunicação mais importantes da província (Estrada Nacional nº 1) construiu-se o mercado grossista de Zimpeto, vedado por um muro feito de material convencional. Dentro do mesmo, existe um local para instalação de vendedores com bancas pequenas que comercializam produtos a retalho. Um pouco mais de

---

<sup>3</sup> Fonte: Administração do Distrito Municipal Kamubukuana. 2007.

100 metros nesta estrada localiza-se um posto policial (Drive in), que tem por objectivo regular o trânsito tanto para os que saem da cidade de Maputo como para os automobilistas que entram na cidade. Neste posto de controlo de trânsito encontram-se os reguladores de trânsito do Ministério do Interior (pólicia de trânsito) e os da Câmara municipal.

No período entre cinco horas e trinta minutos até mais ou menos oito horas da manhã, o mercado é visitado pelos vendedores informais que realizam as suas actividades no seu domicílio e em outros mercados adjacentes às zonas per-urbanas das cidades de Maputo, Matola e Marracuene respectivamente. Por sua vez, estes compram os produtos a retalho (cebola, alho, tomate, laranja, cenoura, etc.) e retornam às suas zonas para efectuarem as vendas.

A partir das seis horas e trinta minutos, outro grupo de vendedores afluem ao mercado grossista para comprar seus produtos em retalho e revendê-los ao longo da estrada onde o fluxo rodoviário e populacional é mais acentuado. A imagem abaixo mostra o fluxo populacional ao longo da estrada.



**Figura 01:** A imagem retrata a realidade social e situacional da disposição dos vendedores.



Em paralelo a estes revendedores informais, surge um outro grupo de vendedores que para além dos produtos vendidos dentro do mercado grossista, traz uma outra tipologia de produtos (água, crédito, pão, coco, chinelos, roupa usada “calamidade”, bebidas, refrigerantes, comida confeccionada, etc.). Sua actuação neste lugar é motivada pelo número elevado de pessoas que visitam este “mercado” informal para a compra de produtos que, também existem dentro do mercado grossista, mas a um preço um pouco mais elevado em relação ao de fora.

O movimento do mercado grossista de Zimpeto acentua-se em dois grandes momentos distintos: o primeiro, é marcado a partir das primeiras hora do dia (5h 30 minutos em diante) e o segundo ao final da tarde (15h 30 minutos até mais ou menos 18h 30 minutos) altura em que muitos recolhem às suas zonas de residência.

#### **4.2. Dimensão dos acidentes de viação na cidade e província de Maputo**

Devido ao desenvolvimento contínuo do parque de automóveis na Província e Cidade de Maputo, a segurança rodoviária tem sido discutida como forma de sensibilizar a sociedade na prevenção dos acidentes. De acordo com INAV (2010), a Província e Cidade de Maputo são os locais que mais acidentes de viação registaram. Segundo INAV (2010) a Província de Maputo registou cerca de 565 acidentes no período de 2009 contra os 534 no mesmo período de 2010 e, para a Cidade de Maputo cerca de 607 acidentes em 2009 contra os 673 para o igual período.

Devido a falta de cuidados e do conhecimento sobre a travessia dos peões nas rodovias, os atropelamentos têm sido mais acentuados, principalmente em zonas com maior fluxo populacional, o INAV (2010) comungando com a mesma percepção acrescenta que os atropelamentos são os que mais contribuem nas estatísticas dos acidentes de viação, o que demonstra a vulnerabilidade do peão na via pública.

Em Moçambique, os acidentes de trânsito são uma das causas dos danos físicos e mortalidade que afecta a economia local. Fontes estatísticas concluíram que desde 1990, uma média de 4.595 acidentes de trânsito têm sido reportados anualmente. O número de acidentes aumentou de 1.849 em 1985 (os índices mais baixos durante os últimos 25 anos) para 5341 em 1995, um dos piores anos em termos de níveis de acidentes. (Cabo s/d).

Os acidentes de viação, como pode-se aferir, constituem uma ameaça iminente que pode traduzir-se em danos materiais e humanos, contudo o que permeia o risco dos acidentes é a forma como os peões percebem o perigo e a ignorância do código de estrada vigente.

A par desta posição, os indivíduos encontram-se num contexto social onde a busca pela sobrevivência está no primeiro plano, principalmente em famílias vulneráveis e sem outros recursos para sua sobrevivência. Daí o sector informal, apesar de estar mergulhado numa profunda incerteza, constitui um refúgio para estas famílias. Deste modo, o risco de acidentes de viação vivido dentro do sector informal é uma preocupação tanto para as famílias que integram o sector informal bem como para a sociedade em geral.

### **4.3. Perfil socioeconómico dos vendedores informais defronte do mercado grossista de Zimpeto**

A maior parte dos vendedores informais defronte do mercado grossista de Zimpeto possui um perfil socioeconómico mais ou menos comum, pois as variáveis<sup>4</sup> usadas para tal comparação revelam que boa parte destes encontram no mercado meios alternativos para o sustento das suas necessidades pontuais (habitação, alimentação, vestuário, educação, transporte, etc.).

Os vendedores do mercado residem maioritariamente em locais tais como Marracuene, Zona Verde, Zimpeto, Khongolote, Ndlavela, Benfica, Malhazine, Albazine, etc. Este perfil

---

<sup>4</sup> De variáveis usadas referimo-nos ao tipo de produtos que comumente é vendido pela maioria dos vendedores, os ganhos (renda) advindos da revenda desses produtos e a preferência pela escolha concorrencial do local para sua operação, para além das zonas de residência da sua maior parte.

também pode ser visto quanto aos produtos vendidos (tomate, cebola, alho, batata reno, cenoura, água, roupas usadas, pão, crédito, etc.) que para a sua aquisição não necessitam de valores muito elevados, por vezes um pouco menos de 700 meticais, estimativamente, o que denuncia o factor *sobrevivência* na realização desta actividades dado ao baixo custo de investimento que os vendedores empreendem na compra dos produtos para a posterior revenda.

A par desta observação, Mosca (2009, p.7) demonstrou que *“a geração de riqueza nos vendedores informais é limitada pela escala e tipo de actividades e, conseqüentemente, a poupança e o investimento são insuficientes para a reprodução ampliada do capital e o desenvolvimento (...), havendo uma margem de lucros muito reduzida”*. Deste modo, estes traços são comuns em quase todos os vendedores informais que vendem defronte do mercado.

Outra característica está ligada ao nível de escolaridade que estes possuem. De todos os entrevistados, apenas dois, por exemplo, é que concluíram o nível básico de escolaridade (10<sup>a</sup> classe), e outros vão desde a quarta classe até sétima classe do Sistema Nacional de Educação. Este facto demonstra a sua condição social e a forma como racionalizam o seu comportamento no seu ambiente de trabalho.

Na sua maioria, são vendedores que vivem com seus maridos e/ou esposas, filhos ou outros dependentes. Os vendedores que não possuem nenhum cônjuge têm uma idade não superior a 21 anos. Nota-se também, a existência de vendedeiras mães solteiras, que procuram nestas actividades, condições para o sustento dos seus filhos e outros dependentes. Nenhum dos entrevistados possui uma profissão ou formação profissional, o que revela a condição de distanciamento de oportunidades para um emprego formal. Daí recorrem ao comércio informal como forma alternativa de sobressair economicamente. Deste modo, estes constituem os traços comuns entre os vendedores informais defronte do mercado grossista do Zimpeto.

Normalmente, o destino da renda que ganham mensalmente é para os gastos diários ligados à alimentação, transporte e ao pagamento de poupança informal “Xitique”, que constitui uma

das práticas comuns nos vendedores e usado como meio aquisitivo de bens duráveis (casa, roupa, etc.) e de ornamentação doméstica (loja, etc.).

Deste modo, este perfil sócio-económico não pode ser considerado linear (generalizado), tendo em conta outros grupos sociais que realizam suas actividades informais em diferentes lugares. Há, portanto, possibilidades deste perfil ser diferente uma vez que o tipo de actividades realizadas em cada local depende dos operadores informais que ocupam tais locais.

#### **4.4. Das razões da prática de vendas informais defronte do mercado grossista do Zimpeto**

Os vendedores para realizarem suas actividades neste local são motivados por duas razões (dimensões) distintas: a primeira dimensão é *social*, ligada às necessidades do estabelecimento e integração social tanto dos vendedores como das famílias que se beneficiam dos rendimentos advindos da realização deste comércio. A responsabilidade de sustentar as famílias justifica, de grosso modo, o trabalho dos homens neste local. Para o caso dos mais novos o seu trabalho aqui é para diminuir a dependência nos seus tutores.

Dentro desta dimensão social evidencia-se o engrandecimento do papel do género ligado à intervenção da mulher neste tipo de actividade.

*Estou aqui porque preciso de ajudar meu marido nos cuidados da nossa casa, meu marido não tem um trabalho fixo, vive de biscates e, se eu não venho aqui podemos ficar sem comer nada. Os meus filhos não irão a escola porque ajudo a pagar a matrícula e dar dinheiro de chapa ao meu filho que estuda a 11ª classe. Assim, não peço muita coisa nele. (Vendedeira de batata-reno, cenoura e alho, 41 anos de idade, residente em Benfica).*

A segunda dimensão é a *económica*. Esta constitui a motivação primordial de muitos vendedores informais. A realização destas actividades neste local está ligada ao movimento de pessoas que se fazem presente no local. Além dessa particularidade, o rendimento que se ganha condiciona a redução da pobreza nas famílias que realizam as actividades neste local e, por seu turno, a geração de renda condiciona o enquadramento económico das famílias e das pessoas envolvidas na realização do comércio informal defronte do mercado.

*Este lugar é bom porque há muito movimento de pessoas, outras estacionam os carros para comprarem os nossos produtos, outras saem directamente de casa para vir comprar coisas aqui! Até mesmo estrangeiros aparecem aqui, por isso nossos produtos não demoram acabar e assim os lucros não são muitos, mas dá para mudar um pouco de vida sem dever a ninguém...* (Vendedeira de chinelos e sapatos usados “calamidade”, 28 anos de idade e mãe solteira).

*... este lugar é muito bom... por exemplo dependendo dos dias, costumo vender muito credito por aqui e o meu patrão me dá bónus de agradecimento porque aumento o negócio dele,* (Vendedor ambulante do crédito, 18 anos de idade, solteiro).

No geral, as jornadas laborais empreendidas pelos vendedores informais são longas, apesar destas dependerem dos dias de semana. As Segundas, Quartas e Sextas-feiras respectivamente são os dias que mais clientes aparecem no mercado, obrigando os vendedores a chegarem mais cedo ao trabalho e a largar ao anoitecer. Portanto, estas jornadas longas trazem insignificantes resultados porque sua renda tem um crescimento diminuto.

*Bom (...) eu chego aqui nas primeiras horas do dia para comprar as coisas ainda frescas e revender ainda cedo, normalmente chego um quarto para as 6 horas e recolho as 18 horas, mas nem sempre... dependo muito, muito dos dias da semana...* (Vendedeira de legumes e frutas, 26 anos de idade, residente em Intaca).

Os vendedores investem muito tempo nas actividades e esse investimento, em termos económicos tem poucos e/ou quase insignificantes resultados. Contudo eles realizam suas

actividades continuamente, dada a necessidade de resolver os seus problemas imediatos<sup>5</sup>. Assim este comportamento revela a preocupação dos vendedores em procurar um status que ajude-os na sua integração social como cidadãos produtivos.

#### **4.5. Da racionalidade, mecanismos da sobrevivência, à percepção social de risco de acidentes de viação pelos vendedores**

Como forma de colher os dados sobre as principais percepções sociais de risco de acidentes de viação que os vendedores correm, que traduzem-se nas suas atitudes e práticas, procuramos questionar sobre os principais riscos que os vendedores correm na realização das suas actividades comerciais naquele local.

No que tange a esta questão, quase todos foram unânimes em distinguir dois tipos de risco a saber: o risco de atropelamentos por carros e a recolha dos produtos pela Polícia da Câmara Municipal.

- ✓ O primeiro risco é o de atropelamentos por carros que acontece frequentemente no seu local de actividade, devido ao fluxo de carros e de pessoas, que muitas vezes os condutores perdem a direcção e atropelam os que se encontram ao longo da estrada, principalmente os que estão perto das paragens e, em outros casos aos que efectuem suas travessias.

*Aqui neste local os riscos são vários, muitas pessoas são atropeladas enquanto estão sentadas a vender seus produtos, outras quando atravessam a estrada ou para apanhar o chapa ou, quando querem vender alguma coisa nos carros que passam...*  
(Vendedeira de tomate, cebola, batata-reno, 38 anos idade, residente em Khongolote, 10<sup>a</sup> classe).

---

<sup>5</sup> Referem-se aos problemas imediatos dos vendedores a todos ligados ao pagamento e/ou suprimento de despesas diárias como é o caso de pagamento do Xitique de cartão (diário), o pagamento de transporte, a compra de alimentação, entre outras pequenas despesas que...exigem poucos recursos económicos e, por último, a garantia do valor (dinheiro) para a compra de produtos do dia a seguir para a posterior revenda, o chamado dinheiro de “Guevar”.

Para os vendedores informais o risco de acidentes de viação é encarado como algo natural, que envolve todos os seres vivos. Segundo eles, mesmo para aqueles que não estejam a trabalhar naquele lugar são susceptíveis de sofrer qualquer tipo de acidente por carro. O risco de acidentes de viação faz parte do seu quotidiano e, em suas relações sociais, a expressão “risco de acidentes” não é pronunciada com frequência porque já convivem com ele e faz parte do seu modo de vida.

O risco de acidentes de viação nos vendedores informais já está interiorizado e constitui o seu arsenal de conhecimentos subjectivo que condiciona a construção da sua realidade social externa.

Sugere Berger e Luckmann (1985), que a sociedade é constituída por duas realidades distintas, a realidade objectiva e a realidade subjectiva, e submete-se à exteriorização, objectivação e interiorização, onde as pessoas (indivíduos) exteriorizam aquilo que são no mundo social, e interiorizam o mesmo mundo social e os seus diferenciados aspectos como uma realidade objectiva, deste modo, o processo de construção social da realidade deve obediência à subjectivação e objectivação.

*Todos nós corremos o risco, nada podemos fazer porque é aqui onde os carros passam. Todos nós sabemos disso, mas esta é a nossa realidade e a nossa vida depende destes riscos... quem não arisca não petisca...* (Vendedeira de 43 anos, vende água e refrigerantes).

O atropelamento por carro, não constitui sua maior preocupação, quanto antes procurar os clientes a fim de ganhar o dia. Este, não atemoriza os vendedores porque, no seu dia-a-dia contemplam cada tipo de atropelamento que em certos casos resulta na morte e/ou em danos físicos nos que sofrem tal acidente, para além dos danos materiais. Por conta desses trágicos acontecimentos, os vendedores têm uma “relação social de convivência mútua” entre eles e a vulnerabilidade de atropelamentos.

Deste modo, os vendedores defronte do mercado grossista de Zimpeto têm consciência do risco de acidentes de viação que correm no seu dia-a-dia. Portanto, a percepção dos riscos está ligada a factores de vária ordem, desde a forma como eles foram educados a

comportarem-se na via pública até a forma como os mesmos constroem culturalmente a noção do acidente de viação que, por sua vez, pode estar ligado ao conhecimento das suas consequências e da importância ou valor da vida do ser humano.

A forma natural como os vendedores encaram a morte, os danos físicos e/ou materiais provocados por acidentes de viação, faz com que a percepção do risco de acidentes seja também encarada como algo inevitável e superior aos seus cuidados, daí que, a relação entre os vendedores e o risco de acidentes de viação se confinam num único objectivo: a busca pela sobrevivência. Esta atitude leva-os a adoptarem formas alternativas de sobreviver face à essa realidade.

A figura abaixo, elucida sobre a indiferença que os vendedores têm dos riscos que os atropelamentos por viaturas podem traduzir e mostra a principal preocupação que os mesmos têm.



**Figura 02:** *Vendedeiras montando os molhos dos seus produtos para a venda ao pé de um autocarro de passageiros em marcha, outra sentada e virada de costas à estrada e, defronte uma cliente que aprecia os produtos exibidos na “banca.*



- ✓ O segundo risco que os vendedores informais consideram é o da recolha dos seus produtos por eles vendidos pelas autoridades policiais da câmara municipal. Este risco constitui a principal preocupação dos vendedores.

*... o principal risco está com os camarárias, eles não têm pena de nós, arrancam as nossas coisas e temos que estar sempre atentos quando eles chegam porque nem avisam* (Vendedor de roupa usada “calamidade”, 50 anos de idade, residente em Malhazine).

Estes depoimentos denunciam a falta de preocupação dos riscos de acidentes que os vendedores têm, e revela a vital valorização do seu comércio, que constitui algo imprescindível.

*“...sim, muitos acidentes acontecem por aqui, os carros em grande velocidade atropelam as pessoas”* (idem).

Esta realidade, de grosso modo, reflecte o facto de, a ideia de risco poder ser apenas um arranjo social, construído e desconstruído em função de circunstâncias concretas e particulares: imposições, aliciamentos, etc. (Berger 1989).

Os vendedores informais defronte do mercado grossista de Zimpeto têm um comportamento tolerante face aos riscos de acidentes de viação. Apesar desta tolerância<sup>6</sup> é necessário compreender a dimensão e as características que certos riscos têm e as possíveis consequências particulares e gerais que o perigo desses riscos pode causar.

Minayo & Capurchande (2011) avaliam a situação actual dos acidentes de aviação no contexto moçambicano, onde consideram que “em Moçambique, os acidentes de viação têm

---

<sup>6</sup> Há, portanto, riscos que são tolerados porque são adequados socialmente, como por exemplo, os decorrentes de actividades desportivas, tratados pela teoria da imputação objetiva. Contudo, existem outros riscos sociais que ofendem bens jurídicos ou valores essenciais e que, por isso, respeitando os princípios constitucionais pertinentes, em especial, o da fragmentariedade, da subsidiariedade e o da proporcionalidade, devem ser tutelados também pelo Direito Penal. Ver Vieira e Roberto (2007).

constituído razões de maior preocupação tanto para as autoridades policiais e a media, quanto para a sociedade no geral.

Este estudo considera ainda que em 2007, por exemplo, foram registados 5.411 acidentes de viação que, incluíam mortes”. Por conta disso, a INAV (2007) apud Minayo & Capurchande (2011) concluiu que esta tendência ascendente da incidência dos acidentes de viação, tem acarretado elevados custos tanto para o Sistema Nacional de Saúde como para as famílias dos feridos e à sociedade no seu todo.

Deste modo, tendo em conta as características e particularidades do nosso contexto social, os acidentes de viação podem acarretar consequências que vão desde a desestabilização social das famílias em causa até aos danos económicos recuperáveis a longo prazo.

#### **4.6. Principais comportamentos de maior risco de acidentes de viação nos vendedores**

De acordo com a percepção social de risco, os vendedores distinguem que todos têm o comportamento e atitudes de maior risco. Isto justifica-se pelo facto de estarem a realizar suas actividades comerciais dentro do local não apropriado.



**Figura 03:** *A figura acima documenta os diferentes tipos de comportamentos exteriorizados nas acções dos vendedores do mercado ao longo da estrada. Envolvendo vendedores ambulantes, fixos, de carinhas de mão, passageiros e outros pedestres.*

Os vendedores ambulantes e os de carinhas-de-mão confrontam-se constantemente com carros quando efectuam suas travessias durante a realização do seu comércio nos carros que se estacionam e outros em marcha. Os cobradores e os “chamadores” também fazem parte dos indivíduos expostos a constantes riscos de atropelamento.

*Os cobradores e os passageiros que atravessam a avenida não têm precaução de acidentes, apenas estão preocupados em querer subir chapa e chegar onde vão e quando atravessam não olham para os lados... (Vendedor residente em Khongolote).*

*... as senhoras que estão ao longo da estrada, também correm riscos porque é onde os chapas fazem sempre as manobras quando regressam (Susana, mãe solteira, vendedeira de pão).*

De acordo com Berger & Luckman (1989) a vida quotidiana apresenta-se como uma realidade interpretada pelos indivíduos e, subjectivamente dotada de sentido para eles, na medida em que forma um mundo coerente e real. Para os vendedores, este mundo social em que se inserem é real e não traduz nenhum perigo. A figura a seguir mostra um dos comportamentos de risco nos vendedores ambulantes.



**Figura 04:** *Vendedeira, tentando atravessar a estrada. Um dos comportamentos de maior risco.*

Portanto, os vendedores consideram comportamentos de risco a todas atitudes e acções que ignorem as normas de conduta na via pública nomeadamente: as travessias descontroladas e as vendas em locais públicos como bermas das estradas, escolas, hospitais e outros locais proibidos pela Lei. Segundo as posições dos nossos entrevistados, todos possuem comportamentos de risco, uma vez que todos operam em local onde os carros se entrecruzam.

Podemos caracterizar as percepções sociais do risco como um conjunto de crenças e opiniões que levam o colectivo (grupo social) a formar um pensamento, ou formas de pensamento a respeito de um objecto, o objecto de risco. Portanto, a percepção social de risco de acidentes de viação está associada a questões atitudinais em relação ao risco, que partem do colectivo e permeiam o indivíduo e, neste caso o vendedor informal.

#### **4.7. Mecanismos de prevenção de risco de acidentes de viação usados pelos vendedores**

Conforme Dejours (1988, p.70) *“a consciência aguda do risco de acidente, mesmo sem maiores envolvimentos emocionais, obrigaria o trabalhador a tomar tantas precauções individuais que ele se tornaria ineficaz na visão produtiva”*.

Deste modo, as questões envolvendo o risco são, mormente, cercadas pela assimetria nas relações. Essa assimetria deve ser reduzida para que o nível de confiança nos sistemas abstractos possibilite aos indivíduos a convivência pacífica com os perigos de seu quotidiano (Giddens, 1991).

As pré-noções sobre o risco de acidente pressupõem uma certa reflexividade nos vendedores, uma vez que ao localizar os principais riscos que perigam sua vida desenvolvem mecanismos a fim de prevenir-se de tais riscos.

Ademais, ainda que os riscos tenham consigo aspectos como imprevisibilidade e incerteza de acontecerem a qualquer momento, sua incidência é reduzida pelos vendedores, por meios de certos recursos, procedimentos e atitudes. Da mesma forma que os vendedores têm conhecimentos sobre os riscos, os mecanismos que eles adoptam para reduzir a incidência de acidentes advêm das suas experiências do dia-a-dia na realização das suas actividades no mercado.

Segundo suas observações, um dos mecanismos para prevenir-se do risco é o “cuidado”. Estar atento aos movimentos dos carros, implica estar preparado para qualquer eventual acontecimento imprevisível:

*Fico atento aos carros. Morrer é destino por mais que saia daqui no outro sítio também coroo risco de acidentes... mas mesmo assim não deixo de olhar para os*

*movimentos dos carros, principalmente quando buzina na minha direcção*  
(Vendedor de pasta em uma carinha de mão “tchova”, 29 anos de idade).

*Sempre que vejo um carro tenho que ficar preocupado. Não posso sair daqui porque este é o meu ganha-pão,* (Vendedeira, residente em Mucatine, Boquisso, 34 anos de idade).

Há que considerar que a capacidade de pensar em uma alternativa viável para prevenir o acidente não compete a todos. O conformismo e o naturalismo com que se encaram os riscos de acidentes de viação deliberam atitudes consideradas perigosas quando se fala de prevenção de risco de acidente. Alguns vendedores são indiferentes a essa situação...

*Eu não faço nada, mesmo estando aqui se é para ser atropelada acontece, ninguém sabe o destino, cada um tem a sua sorte, por isso não faço nada. É só vender...*  
(Vendedor de crédito e chinelos, 19 anos de idade, 6ª classe de escolaridade).

*...não há nada que possa fazer, é só arriscar e mais nada* (Vendedor, 32 anos de idade).

A apreensão e o conhecimento de certas medidas de prevenção de risco de acidentes estão no alcance de qualquer olhar atento, o que condiciona um certo tipo de posicionamento e de acção face à prevenção de risco como sustenta um dos vendedores.

*...evitar atravessar a estrada e controlar os carros, só não posso deixar de trabalhar porque este é o meu negócio que me sustenta* (Vendedeira, 20 anos de idade).

Atravessar a estrada depois de ter efectuado o cálculo da distância entre si e o automóvel pode proporcionar uma ligeira segurança, apesar de isso ser difícil num local de muita mobilidade como é o caso do mercado. Há também, entre os vendedores a crença no poder das orações e devoções que se prestam à Deus no sentido deste proporcionar uma segurança divina e milagrosa na vida de alguns vendedores, o que encoraja e alimenta a liberdade de sua permanência neste local considerado de risco.

Segundo Berger & Luckmann (1985) as acções e atitudes que estabelecemos em relação ao mundo ou à realidade social, correspondem às acções e atitudes naturais com os outros. Este pensamento de Berger & Luckmann enquadra-se na forma de pensar e nas atitudes dos vendedores face aos riscos que correm. Portanto, a atitude que temos com relação ao mundo corresponde a atitude natural dos outros e, por sua vez, estes outros compreendem as subjetivações graças as quais o mundo é ordenado. Deste modo, há uma conduta que corresponde aos “meus” significados sobre a realidade e os significados dos outros membros da sociedade. A figura abaixo mostra um dos mecanismos de redução de risco de acidentes.



**Figura 05:** *Mostra a estratégia que um vendedor menor e ambulante usa para atravessar a estrada para o outro lado da faixa.*

Outro aspecto pertinente e essencial na análise discursiva dos vendedores informais defronte do mercado grossista do Zimpeto está ligado à imputação das responsabilidades de prevenção dos acidentes aos terceiros.

Para eles, uma vez que há dificuldades em controlar e prevenir-se do risco dos acidentes, o governo tem a responsabilidade de condicionar um lugar próprio cujo movimento tanto dos

clientes quanto dos carros fosse acentuado e ao mesmo tempo controlado, como forma de garantir o seu rendimento.

*Nada temos de fazer, por isso o governo é que deve criar condições para que a terminal dos chapas esteja perto do mercado que está lá dentro, abandonado por não ter movimento,* (Vendedeira de frutas, 43 anos de idade e residente em Magoanine B).

As formas de prevenção do risco adoptadas pelos vendedores são quase as mesmas e, até certo ponto, descartam a possibilidade de um possível abandono do local em que a incidência dos riscos de acidentes de viação é mais acentuada.

*Só controlar os carros quando passam. Não se sabe o dia do azar, o destino não se escolhe...* (Vendedeira de laranjas e tomate, 48 anos de idade).

As diferentes percepções de risco de acidentes de viação compõem a principal estrutura que organiza as respostas em termos de acção, comportamentos e atitudes que os vendedores informais do mercado usam para reduzir o risco, embora que a consciencialização em torno da ocorrência de um perigo ou mesmo da consumação costumeira de acidentes capacite os vendedores na adopção de estratégias, de forma a controlar e a evitar os atropelamentos ou os embates com os carros.

A última imagem acima mostrada denuncia a consciência que os vendedores têm de risco de acidentes de viação pelo que, apesar de ser de forma latente eles têm, em comum, mecanismos próprios partilhados no quadro social da sua conduta como forma de se distanciar de risco de acidentes de viação.



#### **4.8. Considerações finais**

No limiar deste estudo propôs-se levantar uma discussão em torno das diferentes formas de actuação do sector informal. A problemática fora formulada tendo em conta as diferentes percepções no âmbito de risco de acidentes de viação nos vendedores informais defronte do mercado grossista de Zimpeto face às suas tentativas na busca de meios para a sua sobrevivência e a dos seus dependentes.

O trabalho empírico realizado junto dos vendedores sobre suas percepções, racionalidades, motivações e mecanismos de prevenção de risco de acidentes de viação permitiu com que se chegasse a ilações de capital importância na construção da realidade social dos vendedores informais.

A primeira: todos os vendedores informais independentemente do tipo, local e objectivos da sua actuação no sector informal encontram-se providos de possibilidades iminentes de risco, apesar de ter noções ou mesmo conhecimento do risco que encaram a quando da realização do seu trabalho informal.

A segunda: os comerciantes informais não possuem um campo de manobra amplo que condicione uma escolha racional razoável sobre como actuar no sector informal, isto porque estas possibilidades de escolha racional e razoável, são socialmente ofuscadas pelas necessidades emergentes de assegurar uma sobrevivência contínua tanto dos actantes (vendedores) informais como a dos que dependem destes últimos no suprimento das suas necessidades básicas.

A terceira: ainda que exista um instrumento legal que de forma legítima procure reduzir os problemas, com impacto social colossal, provocados pela existência ou actuação dos indivíduos no sector informal, este acaba sendo ineficiente na medida em que, economicamente o país possui inúmeros problemas sobretudo ligados ao aumento contínuo do desemprego. Daí que as pessoas só têm “saída” e realizam-se quando comercializam seus produtos no sector informal.

A quarta: está ligada à forma como os comerciantes informais defronte do mercado do Zimpeto constroem sua realidade social. A realidade social destes é construída tendo em conta as particularidades do local em que comercializam seus produtos, cuja mesma está ligada a um sistema social de partilha de conhecimentos sobre a forma como responder a possíveis situações que ocorram de forma imprevista, como é o caso dos atropelamentos.

Esta ideia articula-se, por exemplo, com os principais mecanismos usados por estes na prevenção de possíveis acidentes de viação. O conhecimento sobre o risco de acidentes de viação nos vendedores não constitui um entrave na permanência dos mesmos neste local e, de forma comum, acreditam que o responsável pela redução de risco neste local seja o governo e não eles, visto que, este último poderia proporcionar um local seguro e sem que os vendedores corram tantos riscos.

Deste modo, concluiu-se que a realidade social vivida pelos vendedores informais defronte do mercado grossista de Zimpeto é construída sob as condições contextuais do local onde estes desenvolvem suas actividades. Isto é, quase todos estão cientes das condições sociais e estruturais em que se encontram inseridos e este conhecimento permite uma construção típica da sua realidade social face à realidade de risco de acidentes de viação de que se dispõem.

Assim, fazendo-se valer das conclusões acima arroladas valida-se a hipótese segundo a qual “o risco de acidentes de viação é percebido pelos vendedores informais defronte do mercado grossista de Zimpeto como algo inevitável e está fora do seu controlo, por isso, a percepção do risco não influencia a prática das suas actividades comerciais neste local”. As afirmações dos entrevistados demonstram o distanciamento que os vendedores têm em relação ao risco de acidentes de viação, o que naturaliza a incidência dos acidentes de viação naquele local.

Os vendedores informais ao naturalizarem a ocorrência de risco de acidentes de viação abrem espaço para o levantamento de questões ligadas à “*atribuição dos significados e sentidos de vida humana face aos vários riscos que ela se expõe*”. Estas questões podem ser levantadas na tentativa de problematizar cada vez mais os conhecimentos subjectivos e objectivos manifestos nas atitudes do dia-a-dia dos indivíduos em colectivo. Estas questões podem ser

objecto de estudo em novas reflexões uma vez que elas são transversais às várias áreas do saber científico.

A prevenção de risco de acidentes de viação está além da capacidade reflexiva dos indivíduos expostos ao mesmo, na medida em que envolve decisões oficiais na formulação de legislações que moldem a conduta dos indivíduos na via pública. E não só, a cultura é também um factor determinate na construção e exteriorização das nossas convicções e conhecimentos sobre a realidade social que nos envolve.

Por conseguinte, os vestígios para novas investigações podem estar ligados a influência que os elementos culturais têm na manifestação da conduta, atitudes e acções dos indivíduos no seu quotidiano.

## **Referências bibliográficas**

BECK, Ulrich. *La Sociedad del Riesgo Global*. Madrid: Editora Siglo Veintiuno, 2002.

BERGER, Peter Ludwig, LUCKMANN, Thomas. *A Construção Social da Realidade*. 13ª ed. Vozes: Petrópolis, 1990.

\_\_\_\_\_ *A Construção Social da Realidade*. 16ª edição. Edira vozes, Petrópolis. 1985.

CACCIAMALI, C. *As Economias Informal e Submersa: conceitos e distribuição de renda in: CAMARGO, J. M., GIAMBIAGL, F. (org) Distribuição de renda no Brasil*. Rio de Janeiro: paz d terra,. P.121-143, 1991.

CABO, F. *Sinistralidade Rodoviária em Moçambique*. Brasília. Universidade de Brasília, s/d.

CARDOSO, Antônio Dimas. *Movimento Sindical, Políticas Públicas e suas Interações com o Trabalho Informal*. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade de Brasília, 2000.

CONWAY, R.A. *Introduction to environmental risk analysis In: Conway, R.A. (ed.), Environmental Risk Analysis for Chemicals*. Van Nostrand Reinhold Co., NY, 558p. 1982.

CRUZ E SILVA, TERESA: *Determinantes globais e locais na emergência de solidariedades sociais: O caso do sector informal nas áreas periurbanas da cidade de Maputo*. Centro de Estudos Africanos e Universidade Eduardo Mondlane, Maputo, 2002.

\_\_\_\_\_ *A organização dos trabalhadores do sector informal dos mercados de Maputo e sua acção na promoção de melhores condições de vida e de trabalho: O papel da Associação dos Operadores e Trabalhadores do Sector Informal- ASSOTSI*. Genebra, Bureau International do Trabalho. 2005.

DEJOURS, C. *A Loucura do Trabalho: Estudo de Psicopatologia do Trabalho*. São Paulo: Cortez Editora, 1988.

DRUCK, Maria da Graça. *Velhos e novos trabalhadores Informais: o trabalho nas ruas em Salvador – BA*. Projecto individual de pesquisa – CNPq. Salvador: CRH/UFBA, 2000.

EWALD, François. *Philosophie politique du principe de précaution*. In: *Le principe de précaution*. François Ewald et al. Paris: PUF, p.29-44. 2001.

FORBES, D. K. O emprego e o sector informal. In: *Uma visão crítica da geografia do subdesenvolvimento*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, p. 288-296. 1989.

FERREIRA, Alves Maria da Luz. *Trabalho Informal e Cidadania: Heterogeneidade Social e Relações de Género*. Universidade Federal de Minas Gerais. Faculdade De Filosofia E Ciências Humanas. Fafich Doutorado em Ciências Humanas (Sociologia E Política). 2007.

GIDDENS, Anthony. *As conseqüências da modernidade*. Tradução de Raul Fiker. São Paulo. Editora UNESP, 1991.

GIL, A. C. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. São Paulo: Atlas, 1999.

IESE. “*Dinâmicas da Pobreza e Padrões de Acumulação Económica em Moçambique*”. 2009.

INAV. *Balanço da Sinistralidade Rodoviária em Moçambique, 1º Semestre 2010*. Instituto Nacional de Viação. Ministério dos Transportes e Comunicações, Maputo. 2010.

LIMA, Maria Luísa: *Percepção de Riscos Ambientais, em Contextos Humanos e Psicologia Ambiental*, Luís Soczka. Cap.7, Lisboa, Edições Calouste Gulbenkian, P.203-245. 2005.

MACHADO da SILVA, L. *Trabalho informal: teoria, realidade e actualidade*. Tempo e presença, ano 15, nº 269, maio/junho, p. 31-34. 1993.

MENDES, René & CAMPOS, Castro Ana C. *Saúde e Segurança no Trabalho Informal: Desafios e Oportunidades para a Indústria Brasileira*. Rev. Bras. Med. Trab., Belo Horizonte. Vol. 2. N° 3. p. 209-223. 2004.

MINAYO, Maria C. e CAPURCHANDE, Rehana D. *A violência faz mal à saúde e à qualidade de vida: conceitos, teorias e tipologias de violência*, in: Impacto da Violência Moçambique e Brasil. Universidade Eduardo Mondlane. Escola Nacional de saúde pública Sérgio Arouca, Fundação Oswaldo Cruz. Rio de Janeiro, 2011.

MOSCA, João: *Pobreza, economia “informal”, informalidades e desenvolvimento. II Conferência*

MOTTA, Renata. *Sociologias*, Porto Alegre, ano 11, nº 22, jul./dez. p. 384-396. 2009.

MURTEIRA, B.J.F. *Probabilidades e Estatística*, vol. 1 e 2, 2ª Edição. McGraw-Hill. 1990.

NORONHA, Eduardo G. *“Informal”, ilegal, injusto: percepções do mercado de trabalho no Brasil*. In RBCS v.18,n.53, 2003.

PAMPLONA, João Batista. *Erguendo-se pelos próprios cabelos: auto-emprego e reestruturação produtiva no Brasil*. São Paulo: Germinar, 2001.

PERETTI-WATEL, Patrick. *Sociologie du risque*. Paris: Armand Colin. 2000.

QUIVE, Samuel António. *Protecção Social em Moçambique: uma rede furada de protecção social*. Fundação Friedrich Ebert. Maputo, 2007.

RAMOS, Carlos Alberto. *O sector informal: do excedente estrutural à escolha individual. Marcos interpretativos e alternativas de política*. Réplica. Universidade de Brasília, Instituto de Ciências Humanas. Campus – Asa Norte. Brasília, 2007.

SCHENKER, M.; MINAYO, M. C. de S. *Factores de risco e de proteção para o uso de drogas na adolescência*. *Ciência & Saúde Colectiva*, v. 10, n. 3, p. 707-717, 2005.

VIEIRA, Vanderson Roberto & ROBALDO, José Carlos de Oliveira. *A sociedade do risco e a dogmática penal*. In: *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, X, n. 38, fev 2007. Disponível em: <http://www.ambitojuridico.com.br>. Acesso em Junho de 2012.

### **RELATÓRIOS**

RELATÓRIO DE SÍNTESE. *O Mercado Micro-Financeiro em Maputo, Moçambique: Oferta, Procura e Impacto*. Um Estudo de Casos do Novobanco, da Socremo e da Tchuma. Plataforma dos Países Baixos para as Micro-finanças. 2006.

### **TESES**

FERREIRA, Maria da Luz A. *Trabalho Informal Feminino: repensando atores e sujeitos no contexto de Montes Claros - MG*. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade de Brasília, 2000.

MONJANE, V. G. *Análise das percepções dos crentes muçulmanos e sua influência na prevenção do HIV/SIDA: caso das Mesquitas Muhamad, Juma e Chadulia da cidade de Maputo*. P. Trabalho de Fim do Curso de Licenciatura em Sociologia – Faculdade de Letras e Ciências Sociais da Universidade Eduardo Mondlane. Maputo.2007.

NHANTUMBO, S. Ivete. *Menores no Sector Informal como Estratégia de Sobrevivência das Famílias Carenciadas: O caso do Mercado de Xipamanie*. Trabalho apresentado em cumprimento dos requisitos parciais, para a obtenção do grau de licenciatura em sociologia. Universidade Eduardo Mondlane. Maputo. 2007.

### **ARTIGOS**

SCRIPTA NOVA: *Informalidade e precarização do trabalho: uma contribuição a geografia do trabalho*. Revista eletrônico de geografia y ciencias sociales Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98Vol. VI, núm. 119 (31), 1 de agosto de 2002.

## **Anexos**



## **Anexos**

### **Guião de entrevistas**

Caro (a) vendedor (a), esta pequena entrevista surge no âmbito da realização de um trabalho de carácter académico e visa recolher informações sobre as percepções sociais do risco dos vendedores, na realização das suas actividades no seu dia-a-dia neste local. Garantimos sigilo e os nomes poderão ser fictícios como forma de preservar a sua privacidade. Esperamos a sua colaboração e desde já agradecemos pela sua compreensão. Obrigado.

#### **1. Dados pessoais**

Nome completo: \_\_\_\_\_ Idade: \_\_\_\_\_

Residência: \_\_\_\_\_

Tempo de venda na área: \_\_\_\_\_ anos, \_\_\_\_\_ meses, \_\_\_\_\_ semanas.

Nível académico: \_\_\_\_\_. Profissão: \_\_\_\_\_

Estado civil: Casado: \_\_\_\_\_. solteiro: \_\_\_\_\_. viúvo: \_\_\_\_\_. Outros: \_\_\_\_\_

#### **2. Perfil socio-económico**

2.1. Que razões o (a) levaram a vender neste local?

---

---

---

2.2. Quanto ganha mensalmente, mais ou menos? Opcional.

---

---

---

2.3. Antes de trabalhar aqui realizava uma outra actividade?

Sim:  Não:

Se  sim, que actividade, e onde realizava? \_\_\_\_\_

---

---

2.4. Quantas horas de trabalho tem por dia?

---

---

---

2.5. Para que se destina o rendimento que ganha nesta actividade?

---

---

---

2.6. Para além do rendimento que ganha com as vendas aqui, existe outro tipo de rendimento?

Sim:  Não:

Se sim, de onde advem o outro rendimento?

---

---

---

2.7. Que outros mecanismos tens para a sua sobrevivência?

---

---

---

### **3. Sobre a percepção social de risco e sua racionalidade**

3.2. Que tipos de riscos existem na realização das suas actividades aqui?

---

---

---

3.3. No seu ponto de vista, quem acha que está em situação de maior de risco? E porquê?

---

---

---

---

3.4. Nesta actividade, quais são os comportamentos de risco de acidentes que observas?

---

---

---

3.5. Os riscos de acidentes de viação que corre interferem na realização das suas actividades aqui?

Sim:

Como?

---

---

---

---

Não:

Porquê?

**4. Precaução do risco de acidentes.**

4.1. Já viu algum acidente por aqui?

Sim:  Não:

Se sim quantas vezes e como se deu o acidente?

---

---

---

---

4.2. Alguma vez sofreu algum atropelamento com carro ou outro tipo de veículo?

Sim:  Não:

Se sim que danos teve, caso não, porque nunca aconteceu-te?

---

---

---

4.3. No teu ponto de vista, o que deviam fazer as pessoas que estão em situação de maior risco de vida pelos acidentes?

---

---

---

---

4.4. O que tem feito para evitar correr risco de acidentes aqui neste local?

---

---

---

---

---

---

Obrigado pela colaboração