



UNIVERSIDADE EDUARDO MONDLANE



FACULDADE DE LETRAS E CIÊNCIAS SOCIAIS

DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA

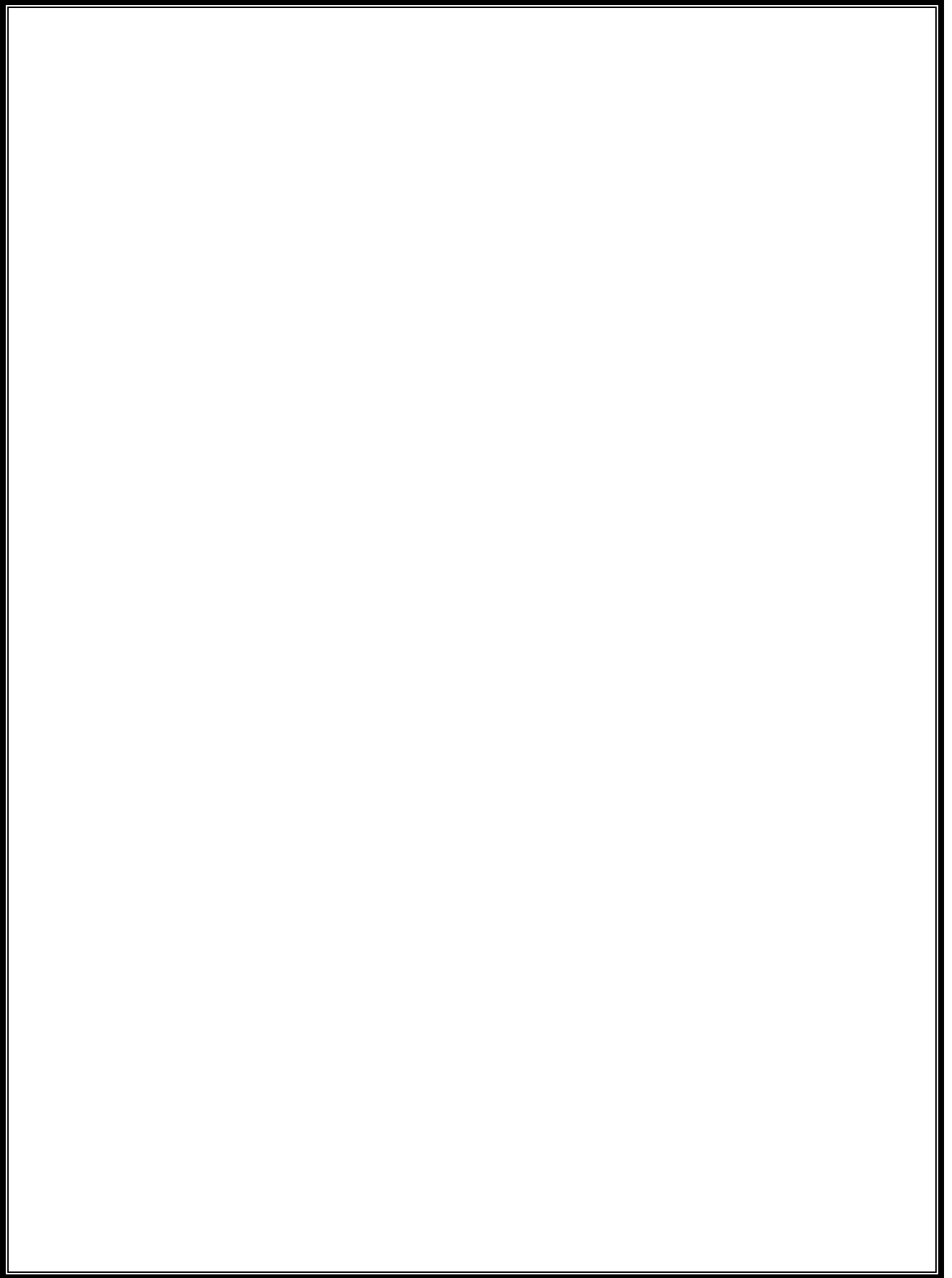
**Percepção Social de Risco e Acidente de Viação: Uma Dimensão
Sociológica da Sinistralidade Rodoviária na Cidade de Maputo*.**

Autor: Carlos João Batista Manjate

Supervisor: Dr. Eugénio José Brás

*Monografia de Fim de Curso Apresentada à Universidade Eduardo Mondlane, em Cumprimento Parcial dos Requisitos Necessários à Obtenção do Grau de Licenciatura em Sociologia.

Maputo, 2012



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

**Percepção Social de Risco e Acidente de Viação: Uma Dimensão
Sociológica da Sinistralidade Rodoviária na Cidade de Maputo**

Carlos Joao Batista Manjate

(Autor)

MAPUTO
2012

O Júri

(O Presidente)

(O Supervisor)

(O Oponente)

Declaração

Eu, **CARLOS JOÃO BATISTA MANJATE**, estudante da Universidade Eduardo Mondlane, Faculdade de Letras e Ciências Sociais, declaro por minha honra que o presente trabalho de fim de curso de Licenciatura em Sociologia, nunca foi apresentado na sua essência para a obtenção de qualquer grau académico e que ele constitui o resultado da minha investigação individual feita com base nas fontes mencionadas na bibliografia e no método descrito no texto.

O autor

Dedicatória

Dedico este trabalho a todos os docentes do Departamento de Sociologia pela atenção e dedicação durante os anos de carteira e a todas as vítimas de Acidentes de Viação.

Agradecimentos

Por alguma razão, estas são geralmente as últimas palavras escritas numa tese ou monografia. Talvez porque este momento marque um período de vida, mais do que palavras... muitas palavras escritas sobre um tema. Por isso, estes agradecimentos são também para quem lá estive nesse meu momento de vida, do que apenas quem para esta monografia poderá contribuir.

Obrigado ao Professor Eugénio Brás que sempre se disponibilizou para me orientar, pela liberdade concedida para pensar este tema e pela sua critica construtiva.

Um agradecimento especial a Helena Chen que mesmo sem entender dos conceitos sociológicos se disponibilizou para fazer as correcções ortográficas deste trabalho.

Aos meus colegas do curso com particular destaque para os meus colegas de grupo de estudo, Almeida, Florência, Hélio, Atuia, Miranda e Yara, a todos eles o meu muito obrigado pela colaboração e auxílio mútuo.

Aos membros do “quarteto a regra do jogo” do qual faço parte, Adriano, Clemente e Titosse o meu kanimabo pela força e companheirismo.

A minha família não sei se a vida me dará oportunidade de poder retribuir o carinho, a força, o conforto e acima de tudo por terem criado condições para minha estabilidade emocional, obrigado a Rute, ao Zainadine e a Alishia esse trabalho também é vosso.

Ao meu tio que é o principal responsável por aquilo que sou com as virtudes e defeitos que tenho, obrigado vovô de calça, obrigado vovô de capulana (paz a sua alma).

A todos anónimos que tornaram possível a realização deste trabalho o meu muito obrigado.

Lista de Siglas e Abreviaturas

ANE – Administração Nacional de Estradas

DGV- Direcção Geral de Viação

E.U. A- Estados Unidos da América

DOSP – Direcção da Ordem e Segurança Pública

INE- Instituto Nacional de Estatística

INAV- Instituto Nacional de Viação

NHTSA – National Highway Traffic Safety Administration

OMS- Organização mundial da Saúde.

PT- Polícia de Trânsito

PRM- Polícia da República de Moçambique

Resumo

A investigação das causas dos acidentes de viação é essencial para que seja possível prevenir a sua ocorrência. No entanto, a investigação não pode se ater a reprodução dos discursos correntes sobre a causa dos mesmos. Neste trabalho procurou-se investigar este fenómeno através de uma perspectiva de risco, analisando as crenças, e as práticas quotidianas que propiciam a produção e reprodução de comportamentos tais como: a condução em estado de embriaguez, a desrespeito as normas de trânsito, o excesso de velocidade, entre outros que são geralmente rotulados como causa dos acidentes de viação. Sustenta-se que a forma como os actores sociais percebem fenómenos como a morte, minimiza o risco deles adoptar comportamentos de risco pois, os acidentes de viação são encarados como fenómeno “transcendental” fora da vontade e acção humana. Argumenta-se também que a racionalidade urbana com suas teorias, crenças e hábitos é um factor de risco na medida em que ela cria um conjunto de expectativas sob aqueles que tem viaturas e, a rejeição das mesmas é entendido como um sinal de inferioridade.

Palavras-chaves: Acidentes de viação; Percepção social de risco; Racionalidade Urbana.

Abstract

The investigation of the causes of road accidents is essential to be able to prevent their occurrence. However, research cannot stick to the reproduction of current discourses about the cause of them. In this study we sought to investigate this phenomenon through a risk perspective, examining the belief and daily practices that promote the production and reproduction of behaviors such as driving while intoxicated, the disregard of traffic rules, the excess speed, and others that are usually labeled as the cause of road accidents. It is argued in this paper that the ways in which social actors perceive events as the death of them minimize either is involved in risk behavior because traffic accidents are regarded as a transcendental phenomenon outside the will and human action. It also argues that rationality with its urban theories, beliefs and habits is a risk factor in that it creates a set of expectations in those who have cars, and the rejection of them is seen as a sign of inferiority.

Keywords: Traffic accidents, Social perception of risk; Urban Rationality

| Índice | pág |
|---|------------|
| 1 Introdução..... | 1 |
| 1.1 Tema | 1 |
| 1.2 Dos objectivos e do problema | 2 |
| 1.3 Hipótese | 4 |
| 2 Capítulo I: Contextualização | 6 |
| 3 Capítulo II: Revisão da Literatura..... | 12 |
| 4 Capítulo III. Metodologia..... | 19 |
| 5 Capítulo IV: Opções Teóricas e Conceptuais..... | 21 |
| 6 Capítulo V: Apresentação, Análise e Interpretação dos Resultados | 26 |
| 6.1 Percepção de Risco e Naturalização dos Acidentes de Viação | 26 |
| 6.2 Racionalidade Urbana e Acidentes de Viação | 33 |
| 7 Conclusão | 44 |
| 8 Referências Bibliográficas | 47 |

1 Introdução

1.1 Tema

Os acidentes de viação constituem um fenómeno amplo e complexo encontram a sua maior manifestação no espaço urbano. Nas cidades dos países em vias de desenvolvimento, como é de caso de Moçambique, o crescimento acelerado do número de veículos automóveis em circulação nas estradas, sem no entanto se fazer acompanhar pela devida expansão da rede viária ou pelo melhoramento das vias existentes, têm resultado em congestionamento das rodovias que muitas vezes culminam em acidentes de viação (BONZO, 2004).

A vida urbana tem conduzido ao “desencantamento com a esfera pública”. Alguns dos sintomas deste desencantamento aparecem claramente na vida quotidiana: a debilidade dos laços sociais pode ser vista na criminalidade; o tráfego rodoviário tornou-se uma espécie de campo de batalha para sujeitos que parecem não ter ligação alguma uns com os outros; na ausência de confiança mútua que é extremamente necessária para construir qualquer projecto de vida que, pelo menos em alguma medida, tome em consideração o espaço público, ou seja, o “espaço do outro” (JOVCHELOVITCH, 2000).

Dados estatísticos apresentados no nosso país indicam que, somente no primeiro semestre do ano 2009, foram registados em todo país 2389 acidentes de viação, resultando em 767 mortos e 1537 feridos, um incremento na ordem de 45,5% em relação ao igual período do ano 2008, onde 632 pessoas perderam a vida, vítimas de 2548 acidentes de viação contabilizados, (CHIRE, 2009)¹. Em que medida este fenómeno poderá não estar relacionado com a incapacidade das autoridades legais (Conselho Municipal, Associação dos Transportadores Rodoviários de Maputo, Instituto Nacional de Aviação, e outras) em responder ao relativo crescimento da população no meio urbano e em particular do parque automóvel?

¹ Jornal Notícias. Maputo, 11 de Agosto de 2009. Primeiro Plano, pp.2.

No entanto, o que nos preocupa como pesquisadores, não são os dados estatísticos apresentados, mas sim a racionalidade que orienta os condutores no uso das vias e dos espaços urbanos e, como essa racionalidade pode contribuir para a produção e reprodução de comportamentos tais como: a condução em estado de embriaguez, ou o desrespeito às normas de trânsito em geral, entre outras que são, geralmente, rotulados como sendo as principais causas dos acidentes.

Todos os actos humanos são regra geral racionais, isto é, fazem sentido para quem os executa, visam certos objectivos, adequam meios, traduzem a monitorização reflexiva do comportamento, (WEBER, 1983). Neste âmbito, torna-se pertinente procurar compreender os factores sociais que estão por detrás dos acidentes de viação, de modo a evitar essencialismos na explicação deste fenómeno.

Este estudo tem como campo de análise a cidade de Maputo, visto ser o local onde se verificou maior incidência do fenómeno no período em análise (2009-2010), com cerca de 1.280 e 1095 casos respectivamente. O trabalho aqui desenvolvido, tem como objectivo a elaboração de uma monografia para a obtenção do grau de Licenciatura em Sociologia, visa dar um contributo para a explicação deste fenómeno a partir da identificação e explicação das lógicas do comportamento individual e colectivo no espaço urbano e, neste caso, seu comportamento no uso de veículos automóveis.

1.2 Dos objectivos e do problema

O nosso *problema* de pesquisa parte do pressuposto de que os acidentes de viação representam mais do que um problema social. Eles representam manifestações reais da relação que o indivíduo estabelece com o espaço, uma relação que não é somente física, mas também cultural e social. Representam ainda a manifestação real às diferentes alternativas de sociabilidade que as sociedades urbanizadas oferecem ao indivíduo.

Simmel (1987), ao analisar as dinâmicas da metrópole, com o objectivo de mostrar como as suas estruturas influenciam as disposições individuais na sua vida mental numa abordagem psicossociológica, destaca primeiro que a metrópole tem como uma das características básicas, o

facto de ela ser sede da economia monetária, onde todos os bens e serviços são adquiridos por via do dinheiro. “*O dinheiro refere-se unicamente ao que é comum a tudo: ele pergunta pelo valor de troca, reduz toda a qualidade e individualidade à questão: quanto?*” (SIMMEL, 1987, p.13).

Existe uma relação entre a monetarização da economia com a produção exclusivamente virada para o mercado, para compradores inteiramente desconhecidos. Por conseguinte, a economia do dinheiro domina a metrópole. O argumento do autor é de que as dinâmicas e estruturas da metrópole têm um efeito sobre a vida individual e, esse efeito caracteriza-se pelo anonimato e pelo desenvolvimento daquilo que o autor chamou de *atitude blasé*. Na óptica de Simmel (1987), a cidade caracteriza-se acima de tudo, pela agregação de tantas pessoas com interesses diferenciados que devem integrar suas relações e actividades em um organismo altamente complexo. A “pontualidade”, “calculabilidade”, “exactidão”, são introduzidas à força na vida pela complexidade e extensão da existência metropolitana.

A “reserva” e o “egoísmo” são outras características importantes da cidade e, como resultado dessa reserva, frequentemente nem se quer conhecemos de vista aqueles que foram nossos vizinhos durante anos. Essa “reserva”, “aversão”, “estranheza” e “repulsão” mútua, geralmente têm redundado em ódio e luta no momento de um contacto mais próximo, (*idem*, p.13).

Como resposta ao carácter solitário que a cidade impõe ao indivíduo, o homem é tentado a adoptar as peculiaridades mais tendenciosas, como por exemplo, a ostentação especificamente metropolitana. Essa ostentação está dotada de um significado sociológico importante, aparece como uma forma de ser diferente, de sobressair de forma notável. É este ponto de partida que pretendemos explorar para a nossa reflexão sobre a dimensão sociológica dos acidentes de viação porque se compreendermos a cidade como esse lugar onde o indivíduo se sente solitário, mas que ao mesmo tempo deseja ser reconhecido, poderemos concluir que esses comportamentos que são geralmente apresentados como causas dos acidentes, enquadram-se nesse contexto de busca de afirmação e autonomia. A questão da “aversão”, da “reserva” e “estranhamento” que são outras características da cidade estão na origem dos conflitos entre condutores e peões -condutores.

A principal lacuna que os estudos e/ou reflexões em torno deste fenómeno é o facto de apresentarem uma excessiva preocupação em descrever o que aconteceu em oposição a explicação da sua lógica social. Nesta perspectiva, todos eles acabam evocando erro humano, sem no entanto, explicar a complexidade dos mesmos.

Embora de extrema importância, estas reflexões ainda estão longe de nos fazer compreender os factores de ordem social que estão na origem do objecto em análise. Reconhecendo o contributo destas abordagens na explicação do fenómeno, consideramos que elas carecem de um aprofundamento e problematização e, neste contexto pretendemos trazer o conceito de *percepção social de risco*. Fyynn e Slovic (*Apud* VALENTE et al.2008) escrevem que muito embora os riscos possam ser reais, não existe um risco “real” ou “objectivo”. Esta afirmação remete-nos para a multidimensionalidade, subjectividade e carácter valorativo da percepção social dos riscos.

Assim, tendo em conta as diferentes abordagens que o nosso problema pode tomar, a nossa questão coloca-se nos seguintes termos: *Qual é a percepção social dos condutores em torno da noção de risco e qual a é a sua relação com os acidentes de viação?*

1.3 Hipótese

Por conseguinte, no que toca a *hipótese* que responde ao problema colocado, têm em conta o facto de que os indivíduos durante a sua vida, participam em diferentes grupos sociais e em cada um deles adquirem experiências múltiplas que vão influenciar na forma como eles encaram a realidade e constroem o seu conhecimento sobre a mesma. Assim, a nossa *hipótese básica* considera que o *risco* é percebido como um fenómeno fora do controlo humano, logo, ligado ao mundo do “transcendental”, desta forma, os acidentes de viação antes de serem resultado do comportamento dos indivíduos em si, podem ter como um dos seus factores causais a *percepção social* de que os acidentes de viação são independentes da vontade e acção humana.

De acordo com De Brito (2008), as estatísticas da Organização Mundial de Saúde, no ano 2000, indicam que 25% das mortes por acidente deveram-se a acidentes rodoviários. Este problema, já por alguns apelidados como “a epidemia do século XXI” é considerado como uma

preocupação transversal à sociedade, inquietando as mais variadas profissões, entre as quais, médicos, psicólogos, políticos, sociólogos e engenheiros, nas suas diferentes especialidades. Assim, *justifica-se* o estudo dos acidentes de viação no âmbito da sociologia, na medida em que, o estudo e explicação do objecto em análise é essencial para perceber as suas causas, delinear futuros estudos analíticos e adoptar estratégias correctas que possam reduzir a sinistralidade e, subsequentemente, a mortalidade ocorrida na via pública.

No que tange ao *objectivo geral*, a pesquisa visa compreender a relação entre os factores sociais dos acidentes de viação e percepção dos condutores em torno da noção de risco. Nesta perspectiva, o estudo tem como *objectivos específicos*: a) identificar a racionalidade que esta por de trás do comportamento dos indivíduos nas vias públicas; b) verificar o perfil social dos condutores de veículos automóveis na cidade de Maputo; c) e, compreender relação entre o indivíduo e o espaço urbano.

Estruturalmente, o trabalho conta com cinco capítulos, para além da presente Introdução e da Conclusão, sendo o Capítulo I a Contextualização, onde apresentamos o cenário actual dos acidentes de viação em Moçambique usando para tal estatísticas disponíveis; o Capítulo II: Revisão da Literatura, em procuramos fazer uma discussão das diferentes análises feitas no âmbito dos acidentes de viação, bem como perspectivas da sociologia urbana, no Capítulo III apresentamos a Metodologia que orientou o nosso trabalho, para de seguida, no Capítulo IV apresentarmos a teoria de base que serviu de alicerce para a pesquisa, assim como os principais conceitos.

Finalmente, no Capítulo V intitulado, Apresentação, Análise e Interpretação dos Resultados, apresentamos aquilo que foram as nossa principais constatações, este capítulo apresenta dois subcapítulos, o primeiro cujo título é “Percepção de Risco e Naturalização dos Acidentes de Viação”, procuramos argumentar que os acidentes de viação podem ser causados pela forma como os actores sociais percebem o risco. No segundo subcapítulo, “Racionalidade Urbana e Acidentes de Viação”, problematizamos o conceito de racionalidade urbana. A pergunta que se coloca é a seguinte: Existe uma racionalidade urbana? Como é que ela se manifesta? Qual é a sua relação com os acidentes de viação?

2 Capítulo I: Contextualização

Nos últimos anos, Moçambique tem registado um crescimento vertiginoso do número de automóveis, e de condutores, aliado ao crescimento das populações urbanas. Este crescimento propicia a ocorrência de deslocações, movimento de comunicação rodoviária, sendo, aqui, onde o “terrorismo” dos acidentes de viação começa a fazer-se sentir (CABO, s/d).

O país assiste igualmente ao crescimento das suas vias de circulação rodoviária que é de louvar, o que se reflecte na fácil e intensa movimentação de pessoas e bens com recorrência aos transportes rodoviários. O problema é que este movimento, nem sempre é/ou foi acompanhado por uma rigorosa e criteriosa definição de políticas públicas implementadas de forma integrada visando elevar a qualidade cívica, moral e educacional que deve ser característica dos condutores, passageiros, peões e público em geral.

Desde a Independência Nacional em 1975, até ao ano dos Acordo Geral de Paz, em 1992, os acidentes de viação mataram 8.655 pessoas de um total de 102.524 acidentes reportados e que também fizeram 30.537 e 35.594 feridos graves e ligeiros, respectivamente, alguns dos quais vieram a perder a vida sem o devido controlo estatístico das autoridades especializadas (CABO, s/d).

Moçambique é um país vasto e com baixa densidade populacional, cuja principal actividade económica é a agricultura. Assim, o transporte rodoviário é o principal modo de transporte e garante a movimentação de cerca de 10% de cargas e 90% de passageiros e constitui o meio de acesso aos restantes modos de transporte (ANE, 2010).

O deficiente estado de conservação da rede de estradas em grande medida, reflexo das guerras que afectaram o país, tem impacto amplo e profundo nas demais actividades socioeconómicas, cujo desenvolvimento deve tomar em consideração a política de estradas, para que não sejam afectadas por problemas de transporte rodoviário. A mesma fonte refere que uma das questões pertinentes a ser levada em consideração prende-se com o facto de os acidentes de

viação implicarem elevados danos humanos e materiais ao país. As fatalidades deste fenómeno vitimam principalmente os estratos populacionais em idade activa.

Do ponto de vista de políticas de segurança rodoviária, Moçambique apresenta, em primeira instância, o seu Código de Estrada que é datado de 1956, pese embora ao longo dos anos tenha sido actualizado. O Código refere que a regulamentação, ordenamento e fiscalização do trânsito em Moçambique são competências do Ministro dos Transportes e Comunicações, sendo que a regulamentação do trânsito no interior das localidades compete aos respectivos Conselhos Municipais. Porém, também o Instituto Nacional de Viação (INAV), ouvido o Conselho Municipal interessado, pode propor ao Ministro dos Transportes e Comunicações as medidas que julgar necessárias para a regulamentação do trânsito dentro de qualquer localidade.

O Código de Estrada aborda questões sobre segurança viária de forma muito generalista. As questões principais focadas residem essencialmente nas questões a volta da habilitação legal para conduzir, nas inspecções médico - sanitárias dos condutores, na responsabilidade civil dos condutores e proprietários de veículos, bem como todo o arcabouço do processo e responsabilidade criminal em caso de acidentes de viação.

De acordo com Romão *et al.* (2008), as principais fontes de dados sobre os acidentes de viação em Moçambique são a Polícia de Trânsito, o Ministério da Saúde, o INAV e o Hospital Central de Maputo (o maior hospital público do país). O INAV é responsável pela gestão do tráfego rodoviário e recolhe dados sobre os locais de acidente, bem como recebe os dados da Polícia de Trânsito, a fim de analisar e elaborar planos de intervenção. O Ministério da Saúde compila dados estatísticos mensais elaborados a partir de todas as unidades de saúde.

A mesma fonte refere que os dados da Polícia de Trânsito datam de 1975, ano em que Moçambique alcançou a sua independência, e os do INAV, que existe desde 1993, abrangem o período entre 1994 e 2010. Sempre que ocorre um acidente, o registro da Polícia de Trânsito é feito em relação ao tipo de veículo ou de veículos envolvidos, as vítimas de acidentes são classificadas por idade, sexo, tipo, extensão da lesão e os danos materiais causados pelo acidente. O Hospital Central de Maputo recolhe dados sobre vítimas de acidentes, definindo claramente o

tipo de lesão, a extensão como fatal, grave, moderada e / ou leve / menor, do sexo e da idade das vítimas.

Segundo Romão *et al* (2008), embora haja muitas lacunas e limitações nos dados, estas três fontes de dados oferecem alguns indicadores sobre a magnitude e a natureza dos acidentes e lesões relacionadas com trânsito em Moçambique. A análise dos dados é realizada pelo INAV, a fim de determinar os factores e o tipo de vítimas e danos. Assim, as medidas são propostas pela Comissão Técnica Nacional Conselho Consultivo para a Segurança Rodoviária para o controle desses factores.

Portanto, em relação à colecta de dados, a Polícia de Trânsito é o organismo que mais dados importantes recolhem visto que trabalha directamente no local dos acidentes de viação. Se há vítimas humanas em um acidente de viação, o hospital é responsável por definir que tipo de dano ocorreu. Uma vez que a polícia é incapaz de comunicar todos os casos de acidentes de trânsito, as vítimas de acidentes geralmente vão para os hospitais sem a intervenção da polícia. Geralmente nestes casos os hospitais reúnem as informações mas não as passam para a Polícia de Trânsito, fazendo com que deste modo muitos dados se percam e não se tenha uma real noção da dimensão dos níveis de acidentes de viação no país.

De acordo com os dados do INAV (2010), em Moçambique, os índices da sinistralidade rodoviária continuam a registar uma tendência crescente o que tem preocupado as autoridades que lidam com a Prevenção e Segurança Rodoviárias, Este facto tem motivado a realização campanhas de prevenção, adequação da legislação à realidade actual e uma consequente acção policial mais forte.

O registo dos dados sobre os acidentes de viação e as consequências que compreendem são feitos por províncias. Devido ao seu estatuto económico que resulta em maior concentração de veículos as províncias de Nampula, Sofala, Maputo e Cidade de Maputo, registam os maiores índices de acidentes de viação. Em 2010, a província de Nampula (no norte do país) registou 220 acidentes de viação contra 224 em igual período do ano 2009 e, Sofala (centro do país), por sua vez, registou 237 contra 240.

A Província e Cidade de Maputo são as que mais se destacam em termos de acidentes de viação, sendo 565 para Província de Maputo contra 534 em igual período 2009 e, 607 contra 673 para os mesmos períodos na Cidade de Maputo.

Em relação aos acidentes por províncias, a tendência foi de redução, com maior destaque para a Cidade de Maputo que registou uma redução de 66 casos. Em relação à Zambézia (centro do país), Niassa (norte do país) e Gaza (sul do país), embora não tenham registado maior número de acidentes em 2009, também apresentaram uma tendência regressiva. O total dos acidentes de viação (603) registado nas províncias de Cabo Delgado (norte do país), Niassa (norte do país), Manica (centro do país), Inhambane (sul do país) é inferior ao registado na Cidade de Maputo, o que demonstra a vulnerabilidade desta cidade em relação a este fenómeno. (INAV,2010)

Em Moçambique, os acidentes de trânsito são uma das causas de mobilidade e mortalidade que afecta a economia local. Os dados disponíveis indicam 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).

Em termos tipicidade, de forma quase sistemática, os atropelamentos são os que mais contribuem nas estatísticas dos acidentes de viação, o que demonstra a vulnerabilidade do peão nas nossas estradas. No primeiro semestre de 2010 registaram-se 1167 acidentes por atropelamentos contra 1132 em igual período 2009. Estes registos significam um agravamento em 3.1% em relação a 2009. Como consequência dos atropelamentos, registaram-se 914 óbitos contra 767 em 2009 e, 1575 feridos graves contra 1537 no igual período do ano passado. Os feridos ligeiros, de 1447 em 2009 agravaram para 1900 em 2010. (INAV,2010)

Os acidentes resultantes de choques entre carros registaram uma tendência de agravamento regressiva, tendo sido observado uma redução para 554 contra 705 em 2009, significando uma redução de 21.4%. Apesar de ocorrerem acidentes de viação ao longo de toda semana, há dias que se registam com maior incidência. No primeiro semestre 2010, as segundas, sextas, sábados e domingos, foram os dias de semana que mais acidentes registaram. Em relação às segundas e

as sextas, comparativamente ao mesmo período 2009, registaram uma tendência de agravamento e, aos sábados e domingos uma tendência regressiva. (INAV,2010)

Em média, as quintas-feiras são os dias de semana que menos acidentes se registaram no primeiro semestre 2010 e as terças-feiras em igual período do ano 2009. As mortes por dias de semana registaram-se mais nas segundas, sextas, sábados e domingos em 2010, tendo acontecido o mesmo em igual período 2009.

Em relação às horas do dia, os períodos das 15:00 às 18:00 e das 18:00 às 21:00, são os que mais acidentes de viação registam. Em relação às mortes por horas do dia, os períodos acima também registam maior número de vítimas.

Outro aspecto não menos relevante já referenciado acima é o facto de as mortes por acidentes de viação afectarem principalmente a população activa do sexo masculino, ou seja a faixa etária dos 25 aos 31 anos de idade, aparece como um maior contribuinte nas estatísticas das mortes e ferimentos por acidentes de viação em muitos casos na condição de condutores. (INAV, 2009,2010)

Num país onde o principal “bread winner” é o homem, a morte ou um ferimento grave do mesmo pode ter implicações sociais e económicas incalculáveis que vão desde, incremento progressivo da mendicidade nas principais vias da cidade, ao aumento do número de meninos de rua, a redução da produção e produtividade com implicações na economia nacional, portanto o tecido social fica afectado negativamente com tais mortes e ferimentos.

Em “nossas sociedades africanas tradicionais” a questão da morte mobiliza uma soma incalculável de recursos financeiros, humanos e etc. Tendo em conta que mais da metade da população moçambicana vive abaixo da linha da pobreza, as mortes por acidente são um fardo pesado para as famílias que têm de suportar as despesas com funeral. Em muitos casos há necessidade de se custear despesas seja com a vinda dos familiares que moram em lugares distantes, ou mesmo com o traslado do falecido para o lugar de nascimento. A este facto se acrescenta o da manutenção dos dependentes do ente querido.

Assim, fica evidente que de que os acidentes de viação representam mais do que um problema social. Eles são manifestações reais da relação que o indivíduo estabelece com o espaço, uma relação que não é somente física, mas também cultural e social. Existe uma escassez de informação sobre o impacto socioeconómico que os acidentes de viação têm sobre os órfãos, viúvos e viúvas das vítimas dos acidentes causadas pelo mesmo. No entanto isso não nos inibe de deduzir que uma percentagem considerável de pessoas em situação de vulnerabilidade é consequência dos acidentes de viação.

3 Capítulo II: Revisão da Literatura

No presente capítulo fazemos uma discussão das diferentes abordagens sobre as relações no espaço urbano e concomitantemente fazemos a articulação dessas abordagens com o nosso objecto de estudo.

Na teoria de “*produção Social do espaço*” de Lefebvre (*apud* HORTA, 2007), o espaço constitui-se como um componente da organização social. Isto quer dizer que as interacções não existem num vácuo, mas sim implicam necessariamente uma especialização que é estruturada, e por sua vez estrutura os comportamentos e as práticas sociais simbólicas. Assim, no âmbito dos acidentes de viação, o comportamento humano deve ser compreendido na sua relação com a organização social e sua relação com o espaço.

A relação do homem com a cidade e, numa dimensão maior, a sua relação com o espaço é influenciada por diversos factores: físicos, psicológicos e sociais. Existe uma relação conflitual entre o indivíduo e o espaço que necessita para realizar as suas diferentes necessidades. Essas relações conflituais entre indivíduos e o espaço têm como consequência, o aumento da morbidade da doença mental e dos comportamentos desviantes próprios do crime e da droga (LUME, 1999).

A partir da consideração da cidade como um organismo dotado de “vida própria”, com estruturas complexas e em contínuo processo de transformação, Wilhelm (2003) assinala que, para identificar as estruturas básicas e significativas sobre as quais e a partir das quais agem as forças urbanas, não seria possível pensar na cidade sem pensar em “vida urbana”. A cidade é um organismo vivo, possui uma estrutura física sobre a qual se apoiam sistemas de vida, isto é, actividades que se relacionam de forma sistémica.

As últimas duas perspectivas são pertinentes na explicação das diferentes lógicas que estruturam o comportamento quotidiano dos indivíduos no âmbito dos acidentes de viação, pois, considerar a cidade como uma estrutura física, leva-nos a relacioná-la a uma manifestação concreta da cultura. Devido ao aspecto burocrático da vida urbana, o cidadão vê-se perdido e

roubado da sua liberdade em usufruir da cidade. Participar ou não participar, sentir que actua sobre a realidade urbana, faz parte do desejo do cidadão em transformar a realidade e adequá-la à realização dos seus projectos individuais de vida, (WILHEIM, 2003). Por conseguinte, os grandes problemas que afectam a vida urbana desde os acidentes de viação, o tratamento médico deficiente, entre outros, estão ligados à barreira na participação dos indivíduos, na vida urbana.

A grande contribuição de Wilhelm (2003), na explicação dos acidentes de viação é a relação que estabelece entre o homem e o seu espaço, *“esta espacialização evidência a forte relação existente entre o homem e o seu espaço. A relação não é meramente física, nem apenas fisiológica. Ela é também psicológica e cultural”* (idem, p.202). Neste âmbito, os acidentes de viação deverão ser explicados não somente pela simples descrição do fenómeno, mas sim dentro desta relação que o homem estabelece com o espaço, por intuição e também em decorrência dos factores culturais que têm uma grande influência no comportamento.

Quando se fala de acidentes de viação em Moçambique, o que geralmente se aborda são as causas dos mesmos e os seus mecanismos de prevenção. Nesse debate, o que já vem se produzindo de forma repetida é um discurso que procura “diabolizar” o condutor, ou seja, já existe um preconceito de que o principal factor dos acidentes de viação é o erro humano, relacionando-se a condução em estado de embriaguez e o desrespeito às regras básicas de trânsito. Consideramos preconceito pois, no nosso modesto entendimento, o comportamento humano não é instintivo, ele obedece a uma certa racionalidade. Ao explicar o fenómeno nestes termos sem identificar os factores sociais concretos em cada situação de acidente, parece-nos tal postura, carregada de noções preconceituosas e estereotipadas.

Este debate centra-se essencialmente em duas abordagens: a primeira defendida pelas autoridades de trânsito, fundamentada ainda por alguns estudos encomendados, como por exemplo Swerod (Apud BONZO,2004) que considera as principais causas dos acidentes de viação em Moçambique, particularmente em Maputo como sendo resultado do comportamento indisciplinado dos condutores e pedestres, sinalização inadequada das estradas; mau estado das vias, deficiência técnica dos veículos e a gestão insuficiente do tráfego nas estradas. No entanto, o que fica por se esclarecer neste argumento, principalmente no que toca ao comportamento humano, são as diferentes lógicas que estruturam tal comportamento, os elementos da estrutura

social que estimulam a produção e reprodução de tais comportamentos tendo em conta o facto de eles acontecerem com maior incidência no espaço urbano, ou seja, é importante identificar os elementos estruturais e contextuais que tornam o indivíduo urbano vulnerável aos acidentes de viação, na medida em que uma simples descrição de causas técnicas e normativas, torna-se insuficiente para explicar um fenómeno de carácter eminentemente social.

Chiri (2009), em seu artigo no Jornal Notícias, questiona sobre a abordagem a ter sobre os acidentes de viação. O autor nega a existência de uma causa única na explicação do fenómeno, e sugere que cada acidente de menor ou maior dimensão seja investigado profundamente. O autor argumenta ainda que, questões de carácter legal estão na origem do incremento deste fenómeno visto que, os condutores moçambicanos particularmente dos vulgos “ chapa 100” e transportadores de carga – que geralmente são rotulados como indisciplinados, não cumpridores das regras de trânsito e com uma condução extremamente agressiva, mudam de comportamento quando atravessam as fronteiras do país. Este autor identifica mais três elementos que podem explicar este fenómeno: organizacionais “ onde se pode incluir papéis e responsabilidade dos diversos agentes (a polícia, o INAV, a ANE, a Direcção Nacional de Tráfego Rodoviário, as escolas de condução, peões, etc.). Legais (que inclui todo conjunto de legislação que regula o sistema, sem esquecer a necessária discussão da adequação e actualidade desses recursos); ambientais (inclui o ambiente físico na altura do acidente, isto é, estado do tempo, estado da luz natural, nível do ruído, etc.), e de equipamento (que não é mais do que a condição mecânica actual do veículo automóvel). As observações deste autor, suscitam-nos a seguinte questão: com que base chegou a conclusões de que os moçambicanos mudam de comportamento quando atravessam as fronteiras do país visto nesses lugares também acontecem acidentes de viação envolvendo condutores moçambicanos; e por outro lado, como podemos nós pensar este problema somente na perspectiva do condutor, visto que segundo as estatísticas disponíveis os acidentes de tipo atropelamento ocorrem com maior incidência, qual é o nível de educação cívica do peão moçambicano comparativamente com o peão sul-africano? Portanto no nosso entender esta posição é preconceituosa e infundada.

Segundo Marina (2009)², a questão não se discute, se não tomar medidas severas sobre os condutores como bem ilustra a seguinte afirmação “(...) *desta feita os proprietários dos Chapas e camiões de longo curso deviam ser responsabilizados pela falta de cumprimento dos princípios básicos para uma condução segura*”. Na óptica deste autor, é evidente que os motoristas dos “chapa 100” e camionistas são os principais responsáveis pelo alastramento do fenómeno. Ao apresentar o argumento nesta ordem, o autor exclui outros segmentos da sociedade que podem estar envolvidos neste fenómeno. É uma abordagem quanto a nós reducionista e que não nos leva ao cerne da questão em causa, neste estudo.

Marcelino (1984), no seu estudo de carácter jurídico, procura mecanismos que possam penalizar os causadores dos acidentes e chega a uma “estranha” conclusão: o condutor é sempre o culpado pelo acidente, pois, é sua obrigação em todos os momentos pautar por uma condução dita defensiva. Para o autor, nada melhor que grandes remédios para grandes males "*existem acidentes provocados por diferentes motivos, em última análise, devem ser incumbidos ao condutor na medida em que sabendo ele que está perante uma actividade por natureza perigosa, é sua obrigação estar em constante estado de consciência de alerta*" (MARCELINO 1984,p.75).

A segunda abordagem dos acidentes de viação na cidade de Maputo, refere que a heterogeneidade das áreas urbanas, torna complicado o trânsito rodoviário, favorecendo deste modo para a ocorrência de acidentes de viação (BONZO, 2004). Este argumento surge como resultado de dados obtidos de um estudo que procurou identificar a localização espacial deste fenómeno.

Afirmamos haver um vazio no debate científico desta problemática. No entanto, existem algumas tentativas de explicação. Estas análises enquadram-se dentro de um conjunto de discussões sobre questões relacionadas com "chapa 100", as relações entre os transportadores e as autoridades de trânsito. Neste contexto, quando procura – se analisar este tópico, limita-se a descrição do comportamento dos cobradores e condutores de “chapa 100”. Estas pesquisas são todavia de suma importância para a compreensão da mobilidade no espaço urbano. Não obstante a relevância destes, o nosso estudo visa compreender como afirmamos acima, as diferentes

² Jornal notícias, 12 de Agosto de 2009. Cartas, pp.15

racionalidades que orientam e estruturam o comportamento dos indivíduos no âmbito do uso do espaço e dos veículos, de modo a compreendermos os factores sociais dos acidentes de viação e como as estruturas urbanas podem influenciar os condutores a adoptarem por comportamentos tidos como de risco no âmbito dos acidentes de viação.

Na abordagem acima mencionada, encontramos alguns autores que exploram a vertente dos Chapas como causa de acidentes. Macamo e Macie (2004), afirmam que os Chapas contribuem para tornar as vias das nossas cidades sobretudo da cidade de Maputo, zonas perigosas da humanidade. Na óptica destes autores, “*o insulto e a agressão espreitam em cada transbordo do chapa, em cada viragem cortante, em cada travagem repentina e em cada ultrapassagem perigosa*”(p.105). Para estes, o número de acidentes com o envolvimento dos “chapas” na altura em que escreveram seu artigo, era muito elevado. Reclamavam-se vidas de várias pessoas e danos materiais que o país não podia comportar. Ao fazerem analogia entre os acidentes e a sociedade, põem em evidência os padrões normais de auto controle individuais na sociedade e o comportamento dos condutores especialmente dos “chapistas”³.

Um condutor com autocontrolo devia reagir às ordens do semáforo de forma “civilizada”. O Chapa tem enormes dificuldades em reagir dessa maneira. Mas esta dificuldade não se explica pela pressa que o caracteriza. Não se explica pelo receio, por vezes justificado de que apareça alguém com uma arma riste no sinal vermelho. O Chapa não reage ao semáforo porque não tem autocontrolo. A falta de auto controle tem a ver com a falta de respeito e consideração pelos outros (*idem*, p.105).

Outro autor que abordou indirectamente o fenómeno de acidentes de viação no âmbito de estudo das relações de poder no “chapa 100”, foi Colaço (1998). Não era objectivo do autor, estudar acidentes de viação. Porém na análise dos seus dados traz-nos uma abordagem próxima de Macie e Macamo, que consiste em identificar as práticas quotidianas da realidade “chapa 100”, onde mostra que esta actividade pode ser uma fonte do fenómeno em estudo. Contrariamente a outros autores, a sua abordagem faz transparecer que a suposta falta de respeito dos *chapistas* acima identificada por Macamo e Macie, enquadra-se numa lógica própria dentro

³ Termo usado para designar o conjunto de cobradores e condutores do transporte simi-colectivo.

das relações sociais no mundo do transporte semi-colectivo, que estão muitas vezes relacionadas com a monetarização da economia urbana.

Simmel (1987), argumenta que na cidade a vida é carregada por uma competitividade em busca de recursos que garantem a sobrevivência dos indivíduos. Colaço (1998) sustenta esta tese no seu estudo. A evidência de que somos uma sociedade cada vez mais competitiva está na velocidade usada pelos motoristas nas horas consideradas de ponta; a flexibilidade e a rapidez são um importante atractivo para os utilizadores dos mesmos e correm contra o tempo a busca de tais recursos; os motoristas competem entre si com velocidades, ultrapassagens e transgressões (Colaço, 1998).

Reconhecendo o contributo destas abordagens na explicação do fenómeno, consideramos que elas carecem de um aprofundamento e problematização e, neste contexto pretendemos trazer o conceito de *percepção social de risco*. Slovic *et al.* (1982), escrevem que muito embora os riscos possam ser reais, não existe um risco “real” ou “objectivo”. Esta afirmação remete-nos para a multidimensionalidade, subjectividade e carácter valorativo da percepção social dos riscos. Para as autoras, mais do que um instrumento mental individual, as percepções dos riscos devem ser compreendidas dentro dos contextos sociais em que os indivíduos se inserem, não apenas em termos de suas interacções, mas igualmente em termos dos modos como cada constelação social se relaciona com a natureza e a tecnologia.

A probabilidade mensurável da ocorrência e a gravidade estimável dos perigos, assim como a extensão dos seus efeitos, não são as únicas componentes que os indivíduos accionam no modo como percebem e avaliam o risco. É essencialmente o contexto no qual o risco é experimentado, que determina a percepção do mesmo. Mais ainda, é a existência de um conjunto de factores, nesse contexto, a nível individual, que contribui para a forma como é percebido e para as práticas desenvolvidas pelos diversos actores sociais, face ao mesmo.

Numa análise da percepção social do risco em duas comunidades mineiras, os já citados Valente *et al* (2008), argumentam que em termos de percepções sociais do risco das populações locais, os riscos da actividade mineira são minimizados por referência aos benefícios económicos

e sociais. No âmbito dos acidentes de viação, que elementos determinam a *percepção social do risco*?

A forma como as pessoas lidam com os riscos, depende do mecanismo de percepção individual e social. Por essa razão, que a percepção social do risco envolve as crenças, as atitudes, os julgamentos e os sentimentos das pessoas, assim como suas extensas disposições culturais e sociais, que adoptam em relação aos perigos e seus benefícios (PEREIRA, 1998).

Abordar os acidentes de viação na perspectiva do *risco* permite-nos compreender como essas percepções se relacionam com as suas atitudes e comportamentos na via pública tendo em conta o papel da média, da Escola, da família, grupos profissionais na educação das pessoas, na tomada de decisões no trânsito.

Nossa pretensão não é a de produzir uma longa descrição dos processos que determinam a percepção dos riscos. Queremos apenas chamar atenção para o facto de que não é suficiente dizer que há acidentes de viação por que as pessoas são irresponsáveis no trânsito, mas que devemos procurar dentro da estrutura social os elementos que determinam a forma como os indivíduos compreendem determinadas situações e como reagem perante elas.

4 Capítulo III. Metodologia

Para a elaboração do trabalho pautamos pela articulação entre uma abordagem qualitativa e quantitativa, mas que no entanto, predominou uma abordagem essencialmente qualitativa. Usamos o pacote estatístico SPSS para análise de alguns dados de campo. Quanto ao *método de procedimento*, a nossa pesquisa centrou-se no *método fenomenológico*, segundo o qual os indivíduos têm um pré-conhecimento sobre a realidade social, “*a fenomenologia não se preocupa com algo desconhecido que se encontra atrás do fenómeno, só visa ao dado, sem querer decidir se esse dado é uma realidade ou aparência, haja o que houver a coisa está aí*” (GIL, 1999, pp. 32).

A fenomenologia ressalta a ideia de que o mundo é criado pela consciência, o que implica o reconhecimento da importância do sujeito no processo de construção do conhecimento. Desta forma, este procedimento na pesquisa do nosso objecto foi fundamental, pois, nos permitiu compreender os significados que os actores sociais envolvidos neste fenómeno atribuem ao mesmo.

No que tange ao *método de abordagem*, privilegamos o *método comparativo*, assumindo que foi combinado a outros quando a pesquisa justificou. O método comparativo procede pela investigação de indivíduos, classes, fenómenos ou factos com vista a ressaltar as diferenças e semelhanças entre eles, (GIL, 1999). O uso deste método no âmbito para o nosso objecto não obstante o seu uso ter ocorrido dentro da mesma amostra, foi de extrema importância, porque os acidentes de viação são uma realidade bastante complexa que envolve diferentes actores. Assim, com este método podemos comparar os factores sociais que orientam o comportamento dos condutores de veículos particulares e os que conduzem de terceiros (incluímos aqui os motoristas dos “chapa 100”), pois, devido ao facto destes dois grupos de automobilistas terem experiências diferenciadas no trânsito e terem cuidados diferentes com os automóveis.

Quanto à *técnica* de colecta de dados, a pesquisa foi baseada na revisão de relatórios sobre acidentes de viação, documentos normativos que versam sobre a segurança rodoviária, análise bibliográfica e entrevistas semi-estruturadas a condutores e um inquérito. Estas permitem

que o entrevistado se sinta livre de expor tudo o que sabe em relação a questão colocada, garantindo dessa forma maior obtenção dos detalhes ou dados para o relatório. Este instrumento de recolha de dados, permite obter muita informação dos entrevistados, mas em contrapartida tem desvantagem de exigir muito tempo, o que reduz substancialmente a amostra da pesquisa.

A nossa *amostra* foi composta de 20 motoristas. O grupo alvo para a referida recolha de dados foi constituído por condutores da cidade de Maputo. A recolha de dados empíricos, foi feita nas principais avenidas da cidade de Maputo (AV. Eduardo Mondlane e 24 de Julho). É de referenciar que poderíamos ter optado por qualquer outra avenida da cidade de Maputo, visto que, todas elas possuem características que tornariam possível a realização da pesquisa.

5 Capítulo IV: Opções Teóricas e Conceptuais

4.1. Teoria de Base

No que diz respeito ao *enquadramento teórico conceptual* do presente estudo, tendo em conta os nossos objectivos e as características do objecto em análise, tomou-se em conta teorias micro que possam ajudar a construir uma base explicativa do nosso objecto. Assim, a "Teoria da Interação Social" de Simmel (1983) foi a que usamos nesta pesquisa.

Na Teoria da *interacção social* desenvolvida por Simmel, os fenómenos sociais podem ser considerados de modo geral sob três pontos de vista fundamentais: considerando as *existências individuais*, que são portadores reais das situações; considerando as *formas de interacção*, que, embora só se realizem entre existências individuais, não são observadas do seu ponto de vista, mas sim do ponto de vista de sua "coexistência", "colaboração" e "auxílio mútuo"; considerando os *conteúdos formulados em conceitos*, de situações e dos acontecimentos nos quais se levam em conta as relações que mantém entre si e seu sentido puramente objectivo, expresso no seu comportamento quotidiano.

A realidade consiste num número ilimitado de interacções entre os indivíduos. Estas vão desde o simples contacto visual até sentimentos de afecto ou de hostilidade. Desse conjunto de interacções, resultam relações sociais que formam o tecido social ou realidade e que permitem ao observador abstrair realidades objectivas (Simmel, 1983). A noção de interacção como elemento constituidor da realidade social tematiza o paradoxo genético, entre *forma* e *conteúdo*. Sem forma não pode haver conteúdo e vice-versa. O desafio analítico na sociologia consiste em manter essa tensão entre os dois extremos, tensão essa que a sociologia de Simmel reclama como princípio analítico. Em termos práticos, no caso do conceito "acidente" a tensão significa que ele não existe fora, independente do conjunto das relações sociais que caracteriza o intercâmbio entre os indivíduos dentro do espaço urbano.

A sociologia de Simmel (1983), permite-nos encarar os acidentes de viação como resultado de interacções individuais, ou melhor, como resultado dos processos históricos e sociais. Por conseguinte, é na interacção do dia-a-dia que têm origem os acidentes. Assim, a escolha da teoria da *interacção social* para explicar o nosso tema, permite-nos compreender que as rotinas quotidianas, com as suas quase constantes interacções, dão forma e estruturam o que fazemos. Toda a interacção é situada, ocorre num determinado espaço e tem uma duração específica de tempo. Simmel (1987), na análise feita em “*A Metrópole e a Vida Mental*”, mostra que a metrópole é uma circunstância contemporânea, com efeitos múltiplos na consciência dos seus habitantes.

Na sua “Sugestão para a investigação do comportamento humano no meio urbano” Park (1987), considera cidade como um estado de espírito, um corpo de costumes, de tradições, dos sentimentos e atitudes organizados, inerentes a esses costumes e transmitidos por essa tradição. Assim, a cidade transcende a dimensão física, ou seja, ela é mais do que um amontoado de homens individuais, ruas, edifícios, luz eléctrica, etc. Nesta perspectiva, olha-se a cidade como tendo “cultura própria”.

Longe de pretendermos entrar na discussão em torno da dicotomia urbano/ rural, pretendemos com as observações apresentadas, indicar como a cidade sendo dotada de uma “cultura própria” pode influenciar o comportamento dos seus habitantes e, neste caso, como os costumes e hábitos da cidade podem ser um dos factores de acidentes de viação, ou ainda, como a racionalidade urbana influencia e estrutura os mesmos. Assim, considerando que a cidade está enraizada nos hábitos e costumes das pessoas que a habitam, os acidentes de viação, mais do que serem explicados somente por factores técnicos e normativos, devem ser compreendidos no âmbito da interacção social que os indivíduos estabelecem com o espaço, ou seja, existe uma relação entre os acidentes de viação e a interacção social.

4.2. Definição de Conceitos

Quanto à *definição de conceitos*, foram centrais na nossa pesquisa os seguintes conceitos: *acidente de viação*; *racionalidade* e *percepção social de risco*. As definições sobre *acidente de viação* não são idênticas em todos os países. A título de exemplo apresentamos de seguida algumas definições utilizadas em alguns países.

Em Portugal, *acidente de viação* é uma “(...) ocorrência na via pública ou que nela tenha origem envolvendo pelo menos um veículo, do conhecimento das entidades fiscalizadoras (GNR, GNR/BT e PSP) e da qual resultem vítimas e/ou danos materiais” (DGV, 2005).

Os E.U.A definiram acidente de viação como sendo “uma ocorrência que produz danos humanos ou materiais, envolve um veículo motorizado em transporte de pessoas ou bens e ocorre numa via ou enquanto o veículo se encontra em movimento mesmo após sair da via de circulação.” (IRTAD, 1998). Nos trabalhos e estudos desenvolvidos no âmbito da *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) não é utilizada a expressão *acidente*, uma vez que a sua utilização continuada promove o conceito de que este tipo de ocorrência está fora do controlo e influência humana. Sobre este tema acrescenta ainda que as expressões “*crash* (choque), *collision* (colisão) or *incident* (incidente)” constituem termos mais apropriados devendo ser encorajada a sua utilização. (NHTSA, 2007).

Em Espanha, acidente é “o que ocorre numa via pública, envolvendo pelo menos um veículo motorizado e do qual resulta pelo menos uma pessoa com ferimentos ou morte” (IRTAD, 1998).

Em França, “(...) não há uma definição oficial. Não são considerados acidentes de viação os que resultem em apenas danos materiais” (IRTAD, 1998).

Na Grã-Bretanha, acidentes de viação são os “acidentes que ocorrem na via pública envolvendo pelo menos um veículo e tendo como resultado a morte ou ferimento de pessoas. Não são contabilizados os acidentes dos quais resultem apenas danos materiais” (IRTAD, 1998).

Face à diversidade de situações existentes, que comprometem a comparabilidade internacional de dados sobre o tema, foi aprovada a seguinte definição oficial para *acidente de viação* a utilizar em estatísticas internacionais:

“...o que ocorre ou tem origem numa via ou estrada aberta à circulação rodoviária pública; do qual resulta uma ou mais vítimas mortais ou com ferimentos e no qual pelo menos um veículo está envolvido. Estes acidentes incluem colisões entre veículos, veículos e peões, veículos e animais ou veículos e obstáculos fixos. Incluem ainda situações de acidente no qual apenas um veículo esteja envolvido, não havendo o envolvimento de mais nenhum utilizador da via.” (IRTAD, 1998, pp. 13).

A última definição está em uso no nosso estudo, porque embora não exista uma definição oficial do que é acidente de viação em Moçambique, ela enquadra-se no discurso corrente sobre o assunto.

O conceito *racionalidade* é empregado pelas ciências sociais em vários sentidos: “Na tradição da ciência económica, uma acção é chamada racional quando é objectivamente adequada ao fim buscado pelo sujeito”, (BOUDON e BOURRICADE, 2004:455). Nesse caso, a *racionalidade* significa adequação dos meios aos fins. Porém, esta definição apresenta alguns defeitos pelo facto dela ter uma concepção atomizada do indivíduo.

Referimo-nos a racionalidade na perspectiva weberiana, onde é tida como um ideal tipo, a acção pode ser racional em relação afim, a valores, afectiva e tradicional (WEBER, 1983, pp.76). Todos estes tipos de acção racional são sinónimos e designam uma acção que utiliza meios adequados aos fins procurados, (BOUDON e BOURRICADE, 2004, p.455).

A noção de *percepção social de risco* está intrinsecamente ligada a nossa temática. Como referem Klink e Renn (*Apud VALENTE et al* 2008, p.159) “ *quando falamos de riscos enfrentamos o perigo imediato de toda gente falar de coisas diferentes*”

Efectivamente não existe uma definição consensual do conceito de risco, tanto em termos de discurso científico, político, como ainda do público leigo. No entanto, todas as concepções de risco têm um elemento comum – a distinção entre realidade e possibilidade.

Na perspectiva de Valente *et al* (2008), a noção de incerteza está relacionada com risco. Argumentam que este conceito encontra-se muito associado à possibilidade de acontecimentos e processos naturais ou humanos produzirem consequências reais inesperadas ou efeitos adversos. Na mesma perspectiva, Pereira (2008), sustenta que o conceito de risco, enquanto substantivo indicador da exposição a determinados perigos é, nesse contexto, um cálculo probabilístico de

ocorrência de um acontecimento nefasto. Slovic *et al* (1982), sugerem que o risco significa coisas diferentes, coisas para diferentes pessoas.

No entanto, a partir da comunicação e da partilha de significados, as percepções tornam-se semelhantes, o que possibilita a confirmação de que interpretamos o meio envolvente do mesmo modo que os outros, daí que achamos esta abordagem de conceito de risco incompleta. Neste trabalho, o risco deve ser entendido na sua dimensão subjectiva como probabilidade de ocorrência de um acontecimento nefasto em situação de exposição à situações de perigo.

6 Capítulo V: Apresentação, Análise e Interpretação dos Resultados

6.1 Percepção de Risco e Naturalização dos Acidentes de Viação

"A morte é um destino; ninguém foge dela!

Se tiver problemas com a Polícia, fala como homem!"

Ditado popular moçambicano

A citação acima reflecte aquilo que muito dos cidadãos crêem sobre a morte e os mecanismos que podem ser desenvolvidos para reduzir ou mesmo evitar que ela aconteça. Longe de ser uma formulação mundana, ela carrega elementos que influenciam a maneira como os indivíduos respondem cognitivamente na prática vários instrumentos governamentais (e outros actos ligados a vida e a morte). Elas influenciam igualmente nossa interacção com vários actores.

Esta breve introdução do capítulo pretende convidar, e alimentar uma discussão mais profunda sobre o que nós chamamos invariável e persistentemente de “ cultura de indiferença”. A atribuição do cunho “cultura” pressupõe que a análise do nosso objecto deve ser feita, sobretudo, olhando para a dimensão cultural em termos de crenças, normas e valores que alimentam as práticas ligadas aos acidentes de viação. Porque estas crenças, normas e valores são criados e recriados e/ou alterados pela sociedade como um todo, no funcionamento da mesma e, sobretudo das estruturas que foram criadas, devemos buscar as explicações do fenómeno numa dimensão cultural. Se a cultura incluir tudo, não será capaz de explicar nada. Por isso definimos cultura em termos puramente subjectivos, como os valores, as atitudes, as crenças, as orientações e os pressupostos subjacentes que predominam entre os membros de uma sociedade

(HARRISON & HUNTINGTON 2002). Assim, reconhece-se que a cultura influencia o desenvolvimento económico, a competitividade, mas também as formas de comportamento diante de certas circunstâncias.

Por ser um processo social, é válido assumir à partida que esta cultura, conotada como de moçambicanos, é formada, (re) interpretada e usada, ou muitas vezes não usada diferentemente por várias pessoas na sociedade, baseando-se entre outros, no contexto, na classe social, género, religião, educação, idade, etc. Portanto, a dita “cultura moçambicana” da indiferença não é homogénea, embora com a globalização tende-se a homogeneizar a cultura, sempre se percebe uma dimensão local de sua manifestação.

Apesar de reconhecer a complexidade do fenómeno de acidentes de viação e daí a impossibilidade de estabelecer relações simplistas de causa/efeito, no presente capítulo sustentamos que este fenómeno tem muito a ver com a forma como as pessoas percebem os riscos, que crenças têm elas sobre a vida e a morte, e como estas percepções e crenças emergem e sustentam – se ao longo do tempo, tendo em conta o papel da cultura.

A *percepção social* de risco envolve vários elementos cuja elaboração não encontra espaço neste trabalho. Não vamos entrar em detalhes sobre teorias comportamentais e de percepção de risco. Suficiente será dizer que a percepção de riscos no nível individual compreende elementos cognitivos de como o indivíduo avalia a probabilidade de algo não desejável acontecer consigo, as consequências que isso traz e os mecanismos sociais que reforçam ou minimizam tal avaliação. É essencialmente o contexto no qual o risco é experimentado que determina a percepção do mesmo. Mais ainda, é a existência de um conjunto de factores, nesse contexto também a nível individual, que contribui para a forma como é percebido e pelas práticas desenvolvidas pelos diversos actores sociais face ao mesmo.

No caso dos acidentes de viação e tendo como base os dados de campo, podemos identificar de forma grosseira dois tipos de avaliação: a) avaliação do risco de ter acidentes e b) avaliação do risco de ser penalizado por não cumprir com as regras de trânsito.

O *risco de acidentes* envolve vários factores para além do estado mecânico da viatura. Ele inclui aspectos como formação e conduta, estado anímico do motorista na altura da condução,

atitude e comportamento de outros autores, estado e uso de vias, comportamento dos transeuntes, regras e sinalização de trânsito entre outros. Em muitos casos os acidentes resultam da combinação destes factores, ou seja, a probabilidade de ter acidente é maior, por exemplo, quando um carro com problemas mecânicos e conduzido por alguém mal formado, em estado de embriaguez cruza com outro carro igualmente com problemas mecânicos e conduzido por outro indivíduo mal formado, em estado de embriaguez, falando ao telefone e numa rua esburacada onde vendedores “informais” fazem o seu “ganha-pão”.

Dada esta complexidade, há sempre necessidade de procurar um reducionismo, quer por parte das autoridades ou das pessoas em si. De um modo geral, o processo de redução implica pessoas cognitivamente aplicando o seu desejo e reduzindo aspectos negativos ligados a este desejo, por outras palavras, os proprietários de viaturas ou condutores procuram reduzir os riscos de acidentes causados pelo mau estado mecânico das suas viaturas e ampliam o risco de acidentes causados por outros factores.

Mais importante que o próprio acidente é a crença que as pessoas têm sobre a vida e a morte. Numa sociedade onde reina o “fatalismo”, a morte é vista como algo “natural”, “um destino” ela torna-se barata e banalizada. A “naturalização” da morte permite levarmos a vida do jeito que levamos sem questionar e procurar formas alternativas de estruturar a sociedade, é explicativa a afirmação seguinte, “*Não se pode fugir aos acidentes de viação, mesmo quando eu capotei não estava a correr nem estava grosso, é destino*” (Hilário, 30 anos de idade).

Esta percepção de risco resulta do que Macamo (s/d) chamou de oscilação entre mundo irreal dos espíritos e o mundo surreal duma existência social precária, que é constitutiva das relações e factos sociais em África. Nesta abordagem, defendemos a ideia de que o estudo dos acidentes de viação não pode ser essencialista no sentido de estudar apenas as causas “formais” dos mesmos, mas sim um processo de profundas transformações sociais da realidade moçambicana, particularmente no que se refere a construção do que se pode chamar espaço e tempo de um “urbanismo ambíguo”.

Não obstante considerar-se que o mundo globalizado tende a homogeneizar culturas, hábitos e crenças, e a cidade como um lugar onde a racionalidade impera, os nossos

entrevistados mostram elementos da pré-modernidade e outros da Modernidade. Assim, apesar da Modernidade os condutores não perdem as suas tradições, que modernizam, como adquirem outras, que tradicionalizam, levando-nos a concordar com Macamo (s/d) que existe em África, e em Moçambique em particular, uma relação ambígua com a Modernidade. Há um hibridismo nas respostas em torno da possibilidade da prevenção ou não os acidentes, a tabela que se segue é ilustrativa desta realidade.

Tabela: Os acidentes de viação são um destino ou podem ser evitados?

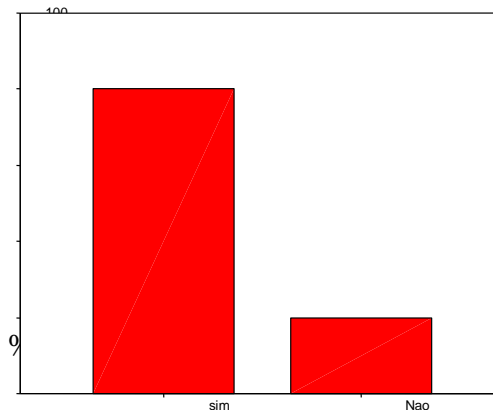
| | Frêque | % | % Váli | % Acum |
|---------------------------|--------|----|--------|--------|
| Válida Podem ser evitados | | 6 | 60 | 60 |
| São destino e não se foge | 8 | 40 | 40 | 100 |
| Total | | 10 | 100 | |

Os dados da tabela mostram como a crença de que os acidentes são causados por forças extra-quotidianas influencia na forma como os acidentes podem ou não ser prevenidos. Cerca de 60% dos nossos entrevistados crê que a sinistralidade rodoviária pode ser evitada, porém é significativa a percentagem (40%) dos que crêem que os mesmos são destino do qual não se pode fugir. Esta constatação leva-nos a ideia da naturalização do fenómeno, como refere Eugénio Vasco, condutor de 61 anos de idade “Já me envolvi em acidente sim senhor, é normal”.

Os órgãos de gestão de tráfego não têm dúvidas em considerar o excesso de velocidade, o consumo de álcool, a juventude irreverente, a condução sem carta de condução, as deficiências mecânicas, a falta de atenção e conhecimento dos peões, etc. como o que esta na origem dos acidentes de viação. Porém, esse tipo de imputação causal deixa no escuro a *situação causal*, o facto da estrutura social permitir que se produzam e se reproduzam tais comportamentos. Cerca 80% dos nossos entrevistados já alguma vez se envolveu em acidente de viação, porém nenhum

deles apresenta como causa o que as autoridades referenciadas acima defendem, vejamos o gráfico seguinte.

Gráfico 1: Alguma vez se envolveu em algum acidente de viação?



Uma percentagem significativa dos nossos entrevistados apresentou como justificativa do seu acidente a disputa de espaço com outro condutor ou ainda com peão, cerca de 10% explicam o seu acidente nesses termos: “Muitos não sabem conduzir, não há cooperação e há muito egoísmo” (Sílvia, 26 anos). A realidade consiste num número ilimitado de interações entre os indivíduos. Estas vão desde o simples contacto visual até sentimentos de afecto ou de hostilidade. Desse conjunto de interações, resultam relações sociais que formam o tecido social

ou realidade e que permitem ao observador abstrair realidades objectivas (Simmel, 1983), portanto é no âmbito da interacção social que se produzem e reproduzem condições para a ocorrência dos acidentes de viação, a estrutura social cria as condições sem as quais os acidentes não teriam espaço ou seriam causados por outros elementos.

A *percepção do risco* de ser penalizado por não obedecer as normas de trânsito é determinada em grande medida pela avaliação que as pessoas fazem do funcionamento dos órgãos e mecanismos de penalização, pela probabilidade dos mesmos afectarem-no, em particular, o tipo de penalização o acesso e controlo que elas têm sobre os mesmos. Muito em particular, o risco de penalização depende no nosso contexto, sobretudo, da probabilidade da pessoa ser mandada parar e ser exigida documentos, assim como a capacidade negocial com a polícia, na altura. Esta percepção é evidenciada na afirmação que se segue quando procuramos saber do entrevistado as razões que o levava a transgredir as normas de trânsito, “Eu quando passei o semáforo vermelho imaginava que não estivesse lá a polícia, se estivesse não era problema pois já tinha o refresco guardado. É assim como se vive aqui na estrada se não, não vais a lugar nenhum” (Jorge, 24 anos).

Uma situação causal dos acidentes de viação pode ser visualizada no seguinte trecho:

"Mandam parar o automobilista e pedem que ele venha ter a onde está. Não vão ter ao carro. E se precisa apenas do condutor, o que quer esse polícia? E os automobilistas sabem o que quer. Que lhe seja mostrada uma carta de condução que esconde uma ou mais notas no meio, depois do que em relação à sua viatura, não há nenhum problema. Não há problema desde que mostre a carta de condução que esconde algo no meio, ainda que seja falsa. Não há pneu careca, desde que a carta de condução tenha sido exibida recheada de “algum” pelo meio. Não há excesso de passageiros nem de velocidade, desde que a carta de condução tenha vindo “seriamente”. Não há condutor embriagado, desde que, mesmo assim largue alguma nota. E lá à frente, acidente com as mesmas causas, nomeadamente excesso de velocidade, condução em estado de embriaguez e nalguns casos má travessia de peões. Mas os tais condutores e viaturas antes de se envolverem em tais acidentes passaram por mil e um postos de controlo, muitos deles desnecessários. Assim mesmo, com passageiros em excesso, bêbados ou com carros em condições mecânicas deploráveis. [Isso não interessou porque o mais interessante aconteceu, satisfiz-se a corrupção, cuja causa é outro tema](#)" (NACUA, 2009, p.2)

As percepções que as pessoas têm sobre fenómenos como acidentes, mortes e penalizações, são maioritariamente construções moldadas na sociedade em que elas vivem. Para entendermos qual é a lógica social que orienta os indivíduos no espaço urbano é preciso entender a sociedade urbana em que elas se inserem.

Esta forma de perceber os acidentes de viação é independente do nível de escolaridade, da ocupação do entrevistado, do tempo de condução, do sexo e da propriedade do carro conduzido. Existe uma crença generalizada na ideia de que os acidentes de viação são um destino no qual pouco se pode fazer para evitá-los, eles são independentes da vontade e da acção humana. Estas crenças são em alguns contextos mais presentes que em outros.

Os acidentes são tidos como fenómenos naturais, que são exteriores aos indivíduos que neles se envolvem, muitos dos nossos entrevistados argumentam que, nenhum indivíduo mentalmente saudável pode voluntariamente se envolver em acidentes, por isso mesmo não se pode “fugir do destino” como tivemos oportunidade de mostrar no gráfico acima.

As interacções sociais no espaço do “chapa 100”, revelam-se como moldadoras de comportamento de risco por parte dos condutores destes veículos. Esta constatação resulta do facto de a velocidade neste tipo de transporte ser considerada um requisito fundamental para os passageiros. Nas ditas horas de ponta particularmente no período da manhã onde uma maioria se dirige aos serviços e outros afazeres tem sido comum ouvir dos passageiros frases do tipo: “este carro não anda” ou “este carro é *mbawene*⁴”. Estas e outras expressões são usadas no sentido de persuadir o condutor a andar com maior velocidade ou mesmo para fazer manobras perigosas em caso de tráfego intenso.

Quando dizem “este carro não anda”, querem significar que não está aplicando a velocidade esperada pelos passageiros no sentido de chegar supostamente a tempo no seu local de trabalho, os riscos que isso acarreta consigo não fazem parte do imaginário social dos passageiros. Por seu turno os condutores do “Chapa 100” em busca de reconhecimento não somente dos passageiros mas também dos outros condutores vão competindo entre si pelo

⁴ *Mbawene* refere-se a *feijão nhemba*, eles consideram-no sem qualidade quando comparado ao feijão manteiga.

reconhecimento mútuo. Então, a questão central consiste menos nos condutores em si do que em quem tem por missão controlar regras, estradas (sector regra geral marginalizado nos debates e nas críticas), condutores e estado técnico das viaturas. Acima de tudo a racionalidade que orienta os indivíduos quando conduzem.

Naturalmente que podemos inventariar múltiplas causas para explicar a sinistralidade rodoviária, causas singulares e causas estruturais, causas que aparecem frequentemente integradas nas determinações sociais.

Tentamos com esta observação mostrar mais uma vez a complexidade de determinar as causas dos acidentes olhando somente para a perspectiva do condutor. Questões estruturais, culturais socialmente determinadas tendem a minimizar o risco dos condutores transgredirem as normas de trânsito.

6.2 Racionalidade Urbana e Acidentes de Viação

No subcapítulo antecedente sustentamos que a percepção social do risco é um indicador de que os acidentes de viação transcendem a simples descrição das causas todavia, é pertinente visualizar os mecanismos sociais, culturais e até de políticas públicas que possibilitam a produção e reprodução de comportamentos tais como: condução com excesso de velocidade, condução em estado de embriaguez, irresponsabilidade entre outros, que são os maiores contribuintes nas estatísticas sobre os acidentes de viação. Argumentamos ainda que, a forma como as pessoas percebem os riscos, as crenças que têm sobre a vida e a morte, devem ser elementos de análise deste fenómeno procurando discutir como estas percepções e crenças emergem e sustentam - se ao longo do tempo tendo em conta o papel da cultura.

No presente capítulo pretendemos introduzir o debate em torno da noção de “racionalidade urbana”. Estamos longe de defender que os acidentes de viação são um problema exclusivo das grandes cidades. Porém, de acordo com a nossa pesquisa, descobrimos que a maior percentagem de ocorrência deste fenómeno acontece no espaço urbano embora não tenha os mesmos efeitos e a mesma gravidade, no global, os centros urbanos são mais vulneráveis aos mesmos.

A problemática de “racionalidade urbana” é levantada pelo já referenciado sociólogo alemão Georg Simmel (1987), ao definir este conceito como sendo um conjunto de princípios, de teorias, de convicções e de regras que comandam o comportamento dos actores sociais no espaço urbano. Diante das condições oferecidas pela cidade, com todas as implicações para os actores sociais, principalmente para os provenientes do meio rural, as questões que se colocam são duas: a primeira relaciona-se com as razões que levam os condutores a transgredirem/ violar as regras de trânsito. Não pretendemos sustentar que os acidentes de viação são causados somente pelos condutores porém, a responsabilidade é sempre incumbida a estes; a segunda centra-se na problematização da “racionalidade urbana” no contexto da urbanização em Moçambique.

“ A vida quotidiana apresenta-se como uma realidade interpretada pelos homens e, subjectivamente, dotada de sentido para ele na medida em que forma um mundo coerente” (BERGER & LUCKMAN, 1990, p.35)

O que queremos aqui abordar é a maneira através da qual os actores sociais envolvidos nos acidentes de viação interpretam o fenómeno, isto é, queremos visualizar este problema como parte integrante da realidade social, do seu quotidiano. Como sustentamos no capítulo os fenómenos sociais não podem ser vistos somente do ponto de vista das existências individuais, embora sejam portadores reais das situações, é preciso considerar as formas de interacção bem como os significados que eles atribuem a suas práticas.

Conforme Simmel (1983), partimos do pressuposto de que existe uma racionalidade urbana, que resulta da interacção entre os indivíduos com as demandas e ofertas da cidade. Isto significa que no caso da condução, os condutores já têm uma ideia das exigências sociais, bem como a maneira “manejá-la”.

Segundo Bourdieu (1994), é dentro dos “ espaços de jogo” que acontece a maior parte das condutas humanas, muitas vezes não tendo uma intenção estratégica. Deste modo, a condução na cidade de Maputo pode ser percebida como um “jogo social” do qual os envolvidos conhecem as regras que os regem e aceitam para si.

Para a questão "porquê as pessoas transgridem as normas de trânsito?" foram identificadas as seguintes razões: cerca de 35% dos entrevistados justificou a razão da transgressão pela pressa de chegar a um compromisso ou mesma por que uma questão utilitária. Jorge 24 anos de idade e condutor de um semi-colectivo dizia "É preciso ganhar tempo". Na ordem de 10% dos condutores argumentaram que ignoravam as regras de trânsito porque a polícia não estava no local e por isso mesmo, transgrediram, a percentagem das principais transgressões pode ser vista no gráfico que se segue.

Tabela 2: Alguma vez transgrediu alguma regra de Trânsito?

| | Frequê | % | % Válic | % |
|--------|--------|----|---------|---------------|
| Válida | Sim | 8 | 8 | Acumulada 8 0 |
| | Não | 1 | 1 | 10 0 |
| | Total | 10 | 10 | |

Tabela 3: Qual é a regra de trânsito que se lembra de ter transgredido?

| | Frêque | % | % Válic | % Acumu da |
|---------------------------|--------|------|---------|------------|
| Válida | | | | 10.0 |
| Andar em contra mão | | | | 10.0 |
| Andar em sentido proibido | | | | 10.0 |
| Andei sem cinto | 1 | 5.0 | 5.0 | 20.0 |
| Atender Celular | 1 | 5.0 | 5.0 | 20.0 |
| Ignorei o sinal | 1 | 5.0 | 5.0 | 30.0 |
| Manobras proibidas | 1 | 5.0 | 5.0 | 30.0 |
| N/A | 3 | 15.0 | 15.0 | 45.0 |
| N/R | 1 | 5.0 | 5.0 | 50.0 |
| Passar no sinal vermelho | 7 | 35.0 | 35.0 | 85.0 |
| Piscar Contrario | 1 | 5.0 | 5.0 | 90.0 |
| Velocidade | 1 | 5.0 | 5.0 | 100.0 |
| Total | | 10 | 10 | |

A tabela 3 leva-nos a outra questão que colocamos sobre a maneira pela qual podemos problematizar a “racionalidade urbana” no contexto do urbanismo em Moçambique. Goldthorpe (Apud COLAÇO, 1998, p.18) escreve “*Entendemos que o meio urbano é, por excelência, um espaço em que uma massa de indivíduos se encontra num contínuo processo de interacção social e esse espaço apresenta-se como um sistema em que a disponibilidade de recursos é limitada. Estes, no contexto da modernidade, implicam a mudança das estruturas sociais e da atitude das pessoa, em função das necessidades estabelecidas como básicas. Em função disso, os seres humanos vivem uma “condição «artificial» e «isolada»... na qual as relações originais e naturais...são excluídas e cada pessoa luta pelo próprio benefício, com espírito de competição*” Esta formulação pode ser vista como uma confirmação de que a intereração social não acontece por acaso, obedece a uma racionalidade, concordando assim com Simmel (1983), ao defender que a realidade consiste num número ilimitado de interações entre indivíduos que vão desde simples contacto visual até sentimentos de afecto ou hostilidade, a forma como indivíduos se relacionam no trânsito com insultos, desrespeitos às normas, até a falta de cooperação, como afirmaram nossos entrevistados, são elementos de risco e que quando bem analisados, apresentam-se como principais contribuintes nas estatísticas sobre o objecto em estudo.

No contexto do “urbanismo moçambicano”, não será possível dissociar este tipo de comportamentos com o que um conjunto de autores chamou de “crise da modernidade”. Sinais de crise da modernidade como projecto de desenvolvimento ilimitado que prescindem dos valores, avistam-se também nos outros processos estruturais. O desenvolvimento do sistema de comunicação e transporte, surgido com a finalidade de consentir uma maior capacidade de contactos e deslocamentos, demonstra-se incapaz de fazer frente ao momento indefinido do exercício efectivo de tais possibilidades por parte dos usuários, tanto que, pela própria lógica do respeito aos direitos sociais, deve recorrer-se a limitações de tais direitos, como é o caso de fechamento ao tráfego automobilístico.

Os acidentes acontecem em todo mundo, mas algumas questões de especificidade podem ser levantadas. Podemos considerar a esse respeito que existe ainda uma relação ambígua entre a maioria dos condutores moçambicanos com os pressupostos de condução, o carro integra-se melhor na “civilização” quando a sociedade em questão respeita a dignidade humana. Quando este requisito não é reconhecido, o carro pode tornar-se numa arma potente através do qual os indivíduos exprimem os seus instintos: ser o mais poderoso, o mais forte, o mais admirado, todos estes instintos fazem parte de uma racionalidade urbana ainda em construção que caracteriza a nossa sociedade. “ *O veículo automóvel interrompeu o nosso processo civilizacional. O carro mata de forma mais desumana possível. São pessoas que se matam, mas dizem que se tratou dum acidente*”(MACAMO e MACIE, 2004: 107).

A existência de discursos contraditórios em torno das causas dos *acidentes de viação* sustentada pelos dados recolhidos no campo durante a pesquisa mostra a complexidade de estudar este fenómeno, pois ele envolve diferentes esferas da sociedade. Distinguimos dois tipos de discursos em torno deste fenómeno. Temos o que iremos chamar de “discursos oficiais” e “discursos não oficiais”.

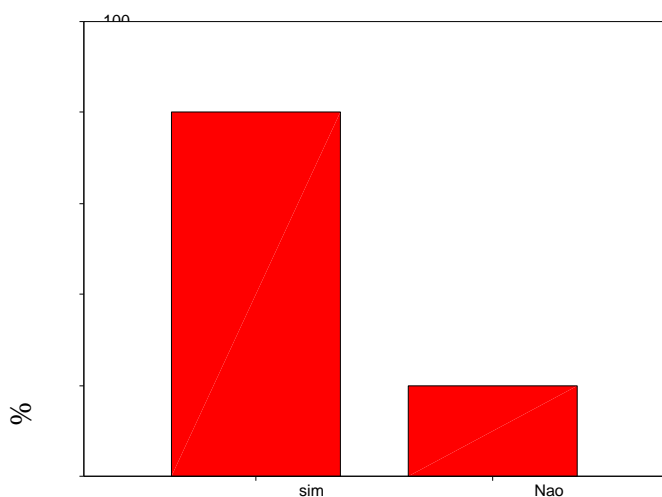
Os primeiros são essencialmente defendidos pelas autoridades legais, e encontram nas questões técnicas (condição mecânica dos veículos) e nas questões normativas (regras de trânsito) como a causa dos acidentes de viação. Os segundos são defendidos pelos condutores, que negam todos os argumentos das autoridades ligadas a gestão do tráfego rodoviário.

Independente da profissão, do nível de escolaridade, os “discursos não oficiais” não crêem na velocidade excessiva, na condução em estado de embriaguez como a causa da sinistralidade rodoviária, mas sim nas questões sobrenaturais e transcendentais.

Assim, uma das questões não abordada e que, por si, constitui um dilema da realidade que envolve os *acidentes de viação*, é a captação das origens dos problemas ou das relações conflituais existentes entre os “discursos oficiais” representados pelas autoridades de trânsito e os “discursos não oficiais” representados pelos condutores.

Segundo o departamento de trânsito da DOSP do comando geral da PRM, a falta de conhecimento das regras básicas sobre o trânsito rodoviário condiciona a frequência dos atropelamentos nas vias públicas, o incremento progressivo do parque automóvel, assim como a fragilidade de controlo por parte das entidades competentes.

O gráfico que se segue põe em causa estas observações, pois ele mostra que cerca de 80% dos nossos entrevistados já se envolveu em acidente de viação. No entanto, nenhum destes terá se envolvido em acidente estando sobre efeito de álcool durante a condução, embora 50% destes já tenham conduzido sobre efeito de álcool.



Alguma vez se envolveu em algum acidente de viação?

Para os condutores, isto vem mostrar que os acidentes de viação escapam ao controlo humano, pois “quando o dia chega não se foge, ninguém foge do destino” (Jorge, 24 anos). Isto vem confirmar o que Macamo (s/d) chamou de relação ambígua que os africanos estabelecem com a Modernidade, onde a presença de uma racionalidade pré-moderna se cruza com uma racionalidade da Modernidade. Esta relação entre o mundo dos espíritos e o mundo real pode ainda ser vista na seguinte notícia:

“Centenas de pessoas uniram-se ontem em oração tendo como objectivos apaziguar os espíritos e, por conseguinte eliminar o elevado número de acidentes... a iniciativa juntou elementos do Governo Distrital, do Conselho Municipal, líderes religiosos e cidadão no geral. Para o efeito, os médicos tradicionais realizaram cerimónias tradicionais como “Kuphakha”, evocando os antepassados...” (Noticias, 2011, p.1)

Portanto, realizar uma cerimónia com este carácter vem por sua vez aceitar a justificação dos condutores de que os acidentes de viação são um destino, ou seja, que eles escapam ao controle humano é uma questão “que só Deus e os Espíritos podem controlar”. Isto demonstra ainda uma contradição nos “discursos oficiais” sobre os acidentes de viação e as suas práticas quotidianas. Portanto, existe aqui uma lógica que se assenta num pressuposto positivista, essencialista e culturalista claro, e tais efeitos são visíveis quando está em causa o comportamento dos africanos, a saber: a sociedade é regida por leis “naturais” e por hábitos independentes da vontade e acção humana.

Portanto, os actores sociais que trabalhamos com eles têm concepções muito claras sobre as causas dos acidentes de viação independentemente da origem geográfica, da idade, do sexo, do estado civil, da escolaridade e da profissão. Supor que eles acidentam por falta de conhecimentos das regras básicas sobre o trânsito rodoviário é uma formulação preconceituosa se não tivermos em conta os mecanismos estruturais e contextuais que tornam possível a produção e reprodução de comportamentos de risco.

Em *O urbanismo como modo de vida*, texto de Wirth remete a várias questões discutidas por Simmel em “A metrópole e a vida mental” (1987), mas há contribuições novas e pertinentes. A primeira delas refere-se ao tratamento do urbano e do rural não mais como duas realidades opostas ou como dois espaços e modos de vida antagónicos e sem comunicação. Ao contrário,

Wirth destaca a inter penetração desses mundos. No entanto, Wirth mesmo reconhecendo a inter penetração dos mundos rural e urbano argumenta que a “vida urbana” tem elementos próprios que a tornam particular e distinto, tratou esses mundos como tipos ideais e procurou uma definição de cidade que visualizasse tanto a sua dimensão física quanto a social. A cidade como uma realidade *sui generis*, “*uma determinada forma de associação humana é um ambiente que produz uma forma também específica de vida, “um modo distinto de vida dos agrupamentos humanos”* (WIRTH, 1987, p. 92).

Para Wirth, *urbanismo* não deve ser confundido com *urbanização* ou com a entidade física da cidade, e, portanto, rigidamente limitado no espaço, mas como um modo de vida que se estende para além da cidade. No entanto, é nas grandes cidades, especialmente nas metropolitanas que ele se expressa de forma mais pronunciada. Trata-se, portanto, de uma questão de grau e de intensidade. Assim, se a cidade é como ele diz, uma concentração de actividades e instituições, tais como actividades industriais, comerciais, financeiras, administrativas, de transporte e comunicação, de equipamentos culturais e recreativos, de instituições culturais, de saúde, educacionais, religiosas, de pesquisa e de organizações profissionais, quanto maior a cidade, maior a presença dessas actividades e instituições, ou seja, maior a presença do urbanismo como um modo de vida.

O *urbanismo* estende-se para além dos limites da cidade, mas se manifesta de forma mais intensa nas grandes cidades: “*Quanto mais densamente habitada, quanto mais heterogénea for a comunidade, tanto mais acentuada serão as características associadas ao urbanismo*” (*idem*, p. 97).

No seu desafio de tentar definir a cidade, With procura contemplar tanto essa diversidade proveniente da reunião de muitas coisas em um só lugar, quanto os diferentes tipos de cidade: industrial (de uma ou de mais indústrias), comercial, de mineração, pesqueira, de estação de águas, universitária, uma capital, cidade suburbana, uma cidade-satélite dentro de uma região metropolitana, cidade velha, nova, em crescimento, estável e em extinção: “*uma definição sociológica deve ser suficientemente inclusiva para conter quaisquer características essenciais que estes tipos diferentes de cidades têm em comum*” (p. 95). Caso contrário, a definição corre o risco de se ater a fenómenos físicos como o número de habitantes, e Wirth insiste que a cidade não é apenas uma entidade física, mas um modo de vida. É no desafio de captar dimensões

quantitativas e qualitativas que ele chega à definição de cidade como “*um núcleo relativamente grande, denso e permanente de indivíduos socialmente heterogéneos*” (p. 96). A partir dessa definição ele elabora a sua teoria do urbanismo e explicita um conjunto de proposições sociológicas que advêm dessas características e que só fazem sentido se tomadas conjuntamente: *grande número, densidade e heterogeneidade*.

Essa definição é interessante na medida em que associa intimamente os seus elementos constitutivos. O *número* de habitantes, se tomado isoladamente, não faz sentido, mas quando associado à *densidade*, conduz à ideia da heterogeneidade, uma vez que “*é de se esperar que a amplitude de diferenças cresça proporcionalmente à quantidade*” (p. 98). A *heterogeneidade* procede da divisão do trabalho e da consequente especialização, mas também do recrutamento de sua população em diferentes cidades ou países: “*a cidade tem sido, dessa forma, o cadinho das raças, dos povos, das culturas e um campo favorável de criação de novos híbridos biológicos e culturais. Reuniu povos dos confins da terra porque eles são diferentes e, por isso, úteis uns aos outros e não porque são homogéneos e de mesma mentalidade*” (p. 98).

Como é que o *urbanismo como modo de vida* pode ser relacionado com objecto em estudo? Como relaciona-lo com a *racionalidade urbana*? Os acidentes de viação como tivemos oportunidade de mostrar não devem ser analisados de forma essencialista, devemos questionar a própria estrutura social sobre o seu papel na produção e reprodução de comportamentos ditos de risco e, neste caso como o modo de vida da cidade influencia as disposições individuais.

O *urbanismo como modo de vida* é indissociável do nosso objecto pois, partindo de múltiplas determinações na dinâmica da cidade pode notar-se uma relação entre os usos da via pública, o perfil dos usuários que aparentemente chocam com a proposta do uso das mesma. Segundo Nunes (2009), a cidade enquanto um fenómeno dinâmico modifica propostas originais do planeamento e se adapta às necessidades dos seus habitantes, numa estreita relação entre espaço e sociedade, de tal maneira que sociedades heterogéneas se articulam com espaços construídos heterogéneos. Assim, na sociologia urbana de Wirth (1987) que tentamos aqui desenvolver, sustentamos que o ambiente construído é não apenas cenário, mas muito mais do isso, interfere directamente nas modalidades de vínculos e práticas sociais que ai ocorre.

A racionalidade urbana é nesse caso um produtor por excelência de comportamentos múltiplos e difusos ligados aos acidentes de viação, pois, o facto de ser um espaço variado, denso

e socialmente heterogéneo limita ou dificulta as possibilidades de controlo, afirma Deluvia 23 anos de idade “ quando passei o sinal vermelho é por que vi que não tinha polícia no local”. Tal comportamento expressa uma outra Racionalidade cujos factores casuais escapam às análises dos discursos oficiais.

Simmel sustenta que a ostentação nas metrópoles é um elemento central na construção de identidade social, a esse respeito a cidade de Maputo é exemplo, basta observar para as principais avenidas da cidade e em particular a avenida da Marginal, onde podemos ver nas tardes e noites de fim-de-semana colunas de autocarros, com “música alta” grupos diferenciados de “jovens” dançando e embriagando-se para logo de seguida entrarem para o trânsito. Este não é simples comportamento acima de tudo revela que todos os que têm carro são iguais e ao ignorarem fazer parte desses grupos estariam a admitir que não pertencem a "classe" dos que têm direito a carro. Estariam a demonstrar sua inferioridade de "classe". A questão que pode ser levantada é como as estruturas de trânsito permitem que isto vá se repetindo a cada final de semana.

Diante do acima apresentado, é possível concluir que o *urbanismo como modo de vida* tem influência na forma como os actores sociais encarram determinados fenómenos e, no caso dos acidentes de viação, o urbanismo impõe um modelo de levar a vida que pode ser um factor de risco para a ocorrência de acidentes de viação, pois um conjunto de expectativas é criado em torno dos indivíduos que tem automóveis. Estas expectativas vão desde o uso de velocidade excessiva em alguns momentos do dia à ideia da ostentação. É conjunto de teorias, crenças, conceitos que orientam os indivíduos quando se fazem transportar em seus carros. O exemplo que apresentamos em torno das relações na "sociedade chapa 100" onde a velocidade tem sido um requisito para os indivíduos apanharem ou deixarem de apanhar determinado carro, é ilustrativo das expectativas sociais sobre os condutores, levando-os a competir com a velocidade de forma a terem reconhecimento por parte de alguns passageiros bem como seus colegas.

Portanto, isto leva-nos uma vez mais a concordar com Simmel (1998), quando argumenta que a Modernidade pode ser entendida através de seus dois principais símbolos – eles representam o especificamente Moderno, características que só puderam emergir com o advento da modernidade – são eles: o dinheiro e a metrópole. Frutos de um desenvolvimento histórico particular. Esses dois factores, *dinheiro* e *metrópole*, juntos produzem o que há de particular no

modo de vida da modernidade. Trazem consigo uma dualidade que só neste período é acentuada de modo radical: um aumento da individualização acompanhada de uma crescente da impessoalidade. É esta racionalidade que pretendemos mostrar em suas implicações no incremento dos acidentes de viação pois, a Metrópole é o lugar onde, agora, muitos podem viver, e de forma um tanto heterogénea. A metrópole nas palavras de Simmel (1998) põe em contacto as diferenças, e permite ao indivíduo, através de uma relativização da diferença – relativização que é fruto do contacto intensivo com a diferença que a cidade permite – uma maior liberdade de acção com suas implicações na forma como os actores sociais vão se comportar na via pública.

7 Conclusão

No epílogo do trabalho, talvez fosse pertinente para captarmos o cerne da problemática, retroceder até o ponto de partida onde formulamos a investigação. No início da pesquisa propusemo-nos a responder como os actores sociais percebem a noção de risco e como essa percepção pode ser relacionada com o aumento progressivo dos acidentes de viação. Com efeito, fizemos a avaliação junto aos condutores, das influências das crenças sociais, na construção de concepções da causalidade efectiva dos fenómenos naturais e sociais.

Observamos ao longo da pesquisa três elementos que nos parecem particularmente importantes abordar no contexto de risco de acidentes. O primeiro é a questão de acidentes de múltiplas magnitudes e fontes, terem-se tornado ao longo do tempo uma experiência frequente no quotidiano de muitas pessoas em Moçambique e particularmente na cidade de Maputo. Com isso os acidentes acabam sendo normalizados e inseridos como parte integrante da cultura. A “naturalização” dos acidentes de viação e da morte são na essência, um mecanismo “legítimo” psicológico, social e prático de levar a vida para frente.

O segundo é a informalização e fragilização do controle formal. É bastante notório que apesar dos esforços de formalizar e reforçar as instituições de gestão de tráfego rodoviário, continua prevalecente a informalidade marcada por grande penetração e supremacia de redes sociais nas estruturas que gerem o trânsito. Isto tem implicações na maneira como as pessoas percebem o poder e a efectividade de decisões que são tomadas pelo governo.

O que pode concluir é que, a “naturalização” da morte “iliba” responsabilidades maiores por parte do governo, pacífica a sociedade e dá consolo a “aconchego” às famílias afectadas. A “naturalidade” da morte permite levarmos a vida do jeito que ela ocorre sem questionar e procurar formas alternativas de estruturar a sociedade. O que temos vindo a assistir nas principais ruas e avenidas da cidade de Maputo é um indicador de que adoptamos comportamentos de risco justificando com o famoso ditado “morrer é destino”.

O terceiro é a racionalidade urbana, que com suas teorias, crenças e convicções cria um conjunto de expectativas sobre todos aqueles que tem viaturas, no sentido destes adoptarem um estilo de vida específico. A rejeição de tais crenças é compreendida como um sinal de

inferioridade, a ostentação, o exibicionismo, o instinto de ser o melhor, o veloz e o primeiro, não devem ser dissociados desse conjunto de expectativas, ou seja, "é o urbanismo como modo de vida".

Estes três elementos não devem de forma alguma serem tidos como conclusivos no debate sobre os acidentes de viação, pois, a complexidade dos mesmos sugere que outros estudos analíticos e mais profundos sejam realizados. Tal complexidade começa com a definição do próprio conceito de *acidente* pois, diferentes países têm adoptado definições diferentes como tivemos oportunidade de mostrar, pois para alguns estudos desenvolvidos nos EUA o uso da noção de *acidente* pressupõe que ele escapa do controlo humano e assim propõem o uso de conceitos como "colisão", "choque" entre outros. Por outro lado, na França nem se quer tem uma definição oficial para o fenómeno de "acidente de viação".

Não obstante a complexidade que envolve o estudo deste tema, nos encontramos em condições de pôr em causa os discursos oficiais sobre esta temática, e conseqüentemente as medidas que têm sido levados acabo com vista a minimizar o problema. Os discursos oficiais, têm encontrado como principal solução para este problema o incremento de métodos coercitivos tais como: o aumento da polícia em todas as avenidas, o agravamento de penalizações para os que "violam" as regras de trânsito, ou ainda o código de estrada que entrou recentemente em vigor em Setembro de 2011 são exemplo das grandes lacunas recorrentes na abordagem dos acidentes de trânsito. Assim, mais importante do que os acidentes de viação em si ou as suas causas são as determinações estruturais que tornam possível a produção e reprodução de comportamentos ligadas aos factores casuais defendidos pelos discursos oficiais. Ou seja, precisamos questionar por que os condutores insistem em violar as regras de trânsito ou cumpri-las somente se a polícia estiver por perto.

Na nossa modesta opinião as medidas devem ir além dos métodos coercitivos, devem incluir um investimento mais direccionado no sentido de as mais variadas áreas de estudo, possam desenvolver análise e reflexões mais aprofundadas. Deixando o assunto de acidentes de viação ser apenas do domínio da polícia e das instituições subordinadas.

A nossa pesquisa compreendeu que existem diferentes racionalidades em torno das causas dos acidentes de viação, no entanto, as crenças sobre a vida e a morte, a forma como o risco é percebido são elementos centrais na análise, na medida em que os actores sociais

orientam suas acções recorrendo a tais crenças e teorias. A convicção de que os acidentes de viação são independentes da vontade e da acção humana orienta em grande medida o comportamento dos condutores independentemente do sexo, da idade, da escolaridade, do estado civil e da profissão.

Este estudo sendo “pioneiro” no âmbito da sociologia em Moçambique teve limitações, pois a escassez de informação dificultou a realização de um trabalho mais profundo, para além das limitações de tempo, provavelmente acresce-se a isto o facto de, as dificuldades que um pesquisador iniciante encontra, no campo, e o seu distanciamento com tal “objecto”, principalmente, quando ele nos é familiar e, assim, tendemos a considerar natural certas práticas e atitudes ou comportamentos observados e voltamos reproduzir visões do senso-comum.

Partimos da hipótese segunda qual os indivíduos durante a sua vida, participam em diferentes grupos e em cada um deles adquirem experiências múltiplas que vão influenciar na forma como eles encaram a realidade e constroem o seu conhecimento sobre a mesma. Assim, a nossa *hipótese básica* considera que o *risco* é percebido como um fenómeno, logo, fora do controlo humano ligado ao mundo do “transcendente”, desta forma, os acidentes de viação antes de serem resultado do comportamento dos indivíduos em si, podem ter como um dos seus factores causais a *percepção social* de que os acidentes de viação são independentes da vontade e acção humana, esta hipótese é sustentada pelas a foi confirmada no campo. Dai que consideramos que é preciso problematizar ainda mais os factores técnicos e normativos defendidos pelos discursos oficiais, mas também precisamos questionar o “transcendental” como factor casual como argumentam os discursos não oficiais, e tal exercício só será efectivo se outras esferas de conhecimento se envolverem em tal reflexão, pois os acidentes de viação são transversais às mais diversas áreas de interesse intelectual.

8 Referências Bibliográficas

BERGER, P. e LUCKMANN, T.A. *Construção Social da Realidade*. Petrópolis. 8ª.ed Ed. Vozes, 1990.

BOURDIEU, P. *Razões Práticas- Sobre Teoria da Acção*. Sl. Ed. Pepirus, 1996.

BOUDON, R. & BOURRICAUD, F. *Dicionário Critico de Socilogia*.4ed. S.Paulo. Editora Ática, 2004.

GIL, A. *Metodos e Tecnicas de pesquisa Social*. 5.ed.S.Paulo. Editora Atlas,1999.

HARRISSON, L.E & HUNTINGTON, S.P. *A Cultura Importa: os valores que definem o progresso humano*. Rio de Janeiro. Editora Afiliada, 2002.

HORTA, A.P.B. *Sociologia Urbana*. Lisboa. Universidade Aberta, 2007.

JOVCHELOVITCH, S. *Reapresentações sociais e Esfera Publica: A construção simbólica dos espaços públicos no Brasil*. Petrópolis. Editora Vozes, 2000.

MARCELINO, A. *Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil*. 2ª ed. Lisboa. Petrony, 1984.

PARK, R. "Sugestões para Pesquisa do Comportamento Humano no meio Urbano". In: VELHO, Otávio G. (Org.). *O fenómeno urbano*. Rio de Janeiro. 4ed. Guanabara, 1987.

SIMMEL, G. "A metrópole e a vida mental". In: VELHO, Otávio G. (Org.). *O fenómeno urbano*. Rio de Janeiro. 4ed. Guanabara, 1987.

SIMMEL, G. " Problemas Metodológicos Fundamentais" in: FILHO, Evaristo de Moraes (Org). *Sociologia*. S.Paulo: Editora Ática S.A, 1983.7-87.

WEBER, MAX. "Conceitos Sociológicos Fundamentais" in: *Fundamentos de Sociologia*. 2ªed. Porto. rés, 1983. Pp. 47-118.

WILHEIM, J. *Cidades: O substantivo e o adjetivo*. 3ªed. São Paulo. Editora Perspectiva, 2003.

WIRTH, G. "Urbanismo como Modo de Vida" In: VELHO, Otávio G. (Org.). *O fenómeno urbano*. Rio de Janeiro. 4ed. Guanabara, 1987

Dissertações, Monografias e Teses

BONZO, Francisco Paiva. *Sinistralidade Rodoviária: Localização de acidentes de viação na cidade de Maputo*. 2004. 45f. Trabalho de Final de Curso de Geografia. Faculdade de Letras e Ciências Sociais. Universidade Eduardo Mondlane.

DENISE, Carrimo. *A Sociedade dos Angariadores: uma Reflexão sobre o Transporte Semi-Colectivo, 2004-2007*. 2008. 45f. Trabalho de Final de Curso de Sociologia. Faculdade de Letras e Ciências Sociais. Universidade Eduardo Mondlane.

DE BRITO, Bruno Almeida. Estudo de Sinistralidade Rodoviária Grave Ocorrida na Zona de Acção da Brigada de Transito em 2005 : Para uma optimização do registo.2008.251f. Tese (Mestrado em Risco, Trauma e Sociedade) Instituto Superior de Ciencias de Trabalho e da Empresa. Departamento de Sociologia. Universidade Nova de Lisboa.

Artigos

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

COLAÇO, João Carlos, “ Mentalidade Chapa 100 na Cidade de Maputo” in: SERRA, Carlos (Org). *Estudos Moçambicanos*. Maputo: Imprensa Universitária, UEM, 1998. PP. 9-68.

LUME, Jorge. *O Homem e o espaço urbano*. Revista Portuguesa de Psicossomática. Porto. V.1. La Hemeroteca científica en LINES EN Ciências sociales, 1999. P59-69.

MACAMO, E e MACIE, M. *O chapa somos nós*, in Revista Política Mais. Maputo. Abril de 2004.

MACAMO, E. *A constituição de uma sociologia das sociedades Africanas*. Maputo. Imprensa Universitária, s/d.

NUNES, Brasilmar Ferreira. *Elementos para uma sociologia dos espaços edificados em cidades: O “Conic” no plano piloto Brasília*. Cadernos metrópole 21. 1º sem. 2009.

ROMÃO, F. et al. *Road Traffic Injuries in Mozambique. Injury Control and Safty Promotion*. V.10, Nº 1-2, 2008. Pp. 63-67

SIMMEL, G. *O dinheiro na cultura moderna*. SOUZA, Jesé e ÖELZE, Berthold (orgs.). Brasília: Unb, 1998. P.23-40.

Jornais

CHIRI, Inácio. *Acidentes de Viação: que abordagem?* Notícias.Maputo, 11 de Agosto de 2009. Primeiro Plano, pp.2.

CANALMOZ (2010) *Considerações sobre os novos regimes regulamentares dos exames e escolas de condução*. Canal de Moçambique, Maputo.

NACUA, Pedro. *Coisas que parecem normais*. Notícias.Maputo, 08 de Agosto de 2009. Primeiro Plano, pp.2

MARINA, Namito. *Medidas severas podem diminuir acidentes de viação*. Notícias.Maputo, 12 de Agosto de 2009. Cartas, pp.15.

NOTÍCIAS. *Religiosos Unem-se contra acidentes de viação*. Maputo, 16 de Dezembro de 2011. Breves.Pp. 1

Documentos Oficiais

ANE. *Política de Estradas de Moçambique*. Administração Nacional de Estradas, Ministério das Obras Públicas e Habitação, Maputo. 2010.

DGV- Direcção Geral de Viação Sinistralidade Rodoviária 2005 – elementos estatísticos, Lisboa. 2005.

INAV. *Código de Estrada Actualizado*. Instituto Nacional de Viação. Ministério dos Transportes e Comunicações, Maputo. 2004

INAV. *Balanço da Sinistralidade Rodoviária em Moçambique – 1o*

Semestre 2010. Instituto Nacional de Viação. Ministério dos Transportes e Comunicações, Maputo. 2010

INE. *Inquérito Demográfico e de Saúde: relatório final sobre traumatismo*. Instituto Nacional de Estatística. 2003

IRTAD. *Definitions and data availability*, 1998, OCDE road transport research programme;

Documentos de Suporte Electrónico

NHTSA- National Highway Traffic and Safety Administration. 2007,: Disponível em <http://www.nhtsa.dot.gov/>; Acessado no dia 22 de Junho de 2011

PEREIRA, Victor Manuel Xauta. *Percepção social de Risco de Acidente Industrial Grave*. 2008. Tese de Mestrado em Planeamento do Território Riscos Naturais e Tecnologias. Universidade de Aveiro. Disponível em http://www.ria.ua.pt/bits_trean/10773/576/1/2009000043.pdf. Acessado no dia 17 de Novembro de 2011

SLOVIC *et al.* *Why Study Risk Perception?*V.2, Nº 2, 1982. Disponível em: http://www.sds.hss.cmu.edu/risk/articles/Why_Study_Risk_Percep.pdf. Acessado no dia 17 de Novembro de 2011.

VALENTE *et al.* *Entre os Riscos e os benefícios: Análise da Percepção Social do Risco em duas comunidades mineiras*. VI Congresso de Sociologia. 25 á 28 de Junho de 2008. Faculdade de Ciências Sociais e Humanas. Universidade Nova de Lisboa. Disponível em: http://www.aps.pt/vi_congresso/pdfs/706.pdf. Acessado no dia 17 de Novembro de 2011