



O TRANSPORTE PÚBLICO NA CAPITAL MAPUTO (MOÇAMBIQUE): ABORDAGENS E ANÁLISES GEOGRÁFICAS ATRAVÉS DO INTERCÂMBIO DE CONHECIMENTOS E TROCA DE SABERES

Public transportation in the Maputo capital (Mozambique): geographical approaches and analysis through the exchange of knowledge and exchange of expertise

El transporte público en la capital Maputo (Mozambique): enfoques y análisis Geográficos a través del intercambio de conocimientos y cambio de saberes

João Henrique Santana Stacciarini¹
Laira Cristina da Silva²

RESUMO

O sistema de transportes coletivos é, sem dúvidas, elemento essencial a qualquer grande cidade no mundo e em Maputo, capital moçambicana, não é diferente. Com seus 1.194.121 habitantes, Maputo se expande a um ritmo anual de crescimento de aproximadamente 1,3%, necessitando, desta forma, de um atendimento qualificado para atender a grande demanda. Entretanto, ao que se observa, na realidade, este significativo crescimento não é acompanhado pela ampliação da oferta do serviço e, ainda menos, pela evolução da qualidade deste, que se apresenta de forma muito peculiar e causa estranheza e espanto, até mesmo em quem está “acostumado” com o caótico e deficitário transporte público das grandes metrópoles brasileiras. Neste sentido, a corrente pesquisa materializa-se através de Missão Científica ocorrida em outubro de 2016 no país Africano (Moçambique) – no âmbito do projeto de Intercâmbio de Conhecimentos e Trocas de Saberes financiado pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) – buscando-se avaliar questões como distribuição, frequência, qualidade, segurança, mobilidade, acessibilidade, dentre outras variáveis do transporte público na capital moçambicana. Inferências e interpretações que se tornam possíveis através da realização de trabalhos de campo, entrevistas, e estudos teóricos-empíricos acerca do tema em questão.

Palavras-chave: Transporte Público; Análises Geográficas; Maputo; Moçambique.

ABSTRACT

The collective transportation system is undoubtedly an essential element in any major city in the world and in Maputo, the Mozambican capital, it is not different. With its 1,194,121 inhabitants, Maputo expands at an annual growth rate of approximately 1.3%, thus requiring a qualified service to meet the high demand. However, what is observed, in fact, is that the significant growth is not accompanied by the expansion of the service offer and, still less, by the evolution of the service quality, which presents itself in a very peculiar way and causes strangeness and astonishment, even in whom is "accustomed" to the chaotic and deficient public transport of the great Brazilian metropolises. In this sense, the current research is materialized through a Scientific Mission held in October 2016 in the African country (Mozambique) - within the scope of the Knowledge and Expertise Exchange project financed by the Coordination for the Improvement of Higher Education Personnel (CAPES) - seeking to evaluate issues such as distribution, frequency, quality, safety, mobility, accessibility, among other variables of public transport in the Mozambican capital. Inferences and interpretations that become possible through fieldwork, interviews, and theoretical-empirical studies on the subject.

¹ Professor do Departamento de Geografia na Universidade Federal de Uberlândia (UFU). Email: joaostacciarini@hotmail.com.

² Mestre em Geografia pela Universidade Federal de Goiás (UFG). Email: laira_43@hotmail.com.

Keywords: Public Transport; Geographical Analysis; Maputo; Mozambique.

RESUMEN

El sistema de transporte colectivo es, sin duda, elemento esencial a cualquier gran ciudad en el mundo y en Maputo, capital mozambiqueña, no es diferente. Con sus 1.194.121 habitantes, Maputo se expande a un ritmo anual de crecimiento de aproximadamente el 1,3%, necesitando, de esta forma, de una atención calificada para atender la gran demanda. Sin embargo, a lo que se observa, en realidad, este significativo crecimiento no es acompañado por la ampliación de la oferta del servicio y, aún menos, por la evolución de la calidad de éste, que se presenta de forma muy peculiar y causa extrañeza y espanto, incluso en quien está "acostumbrado" con el caótico y deficitario transporte público de las grandes metrópolis brasileñas. En este sentido, la corriente investigación se materializa a través de Misión Científica ocurrida en octubre de 2016 en el país africano (Mozambique) - en el marco del proyecto de Intercambio de Conocimientos e Intercambios de Saberes financiado por la Coordinación de Perfeccionamiento de Personal de Nivel Superior (CAPES) - buscando evaluar cuestiones como distribución, frecuencia, calidad, seguridad, movilidad, accesibilidad, entre otras variables del transporte público en la capital mozambiqueña. Inferencias e interpretaciones que se hacen posibles a través de la realización de trabajos de campo, entrevistas, y estudios teóricos-empíricos acerca del tema en cuestión.

Palabras clave: Transporte público; Análisis Geográficos; Maputo; Mozambique.

INTRODUÇÃO

Passar um período em Moçambique – país que atualmente detém o quinto menor Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) do planeta (PNUD, 2016) – é uma experiência única. As semelhanças da, também, colonização portuguesa, assim como a grande presença de descendentes africanos na matriz de formação étnico-social e cultural do Brasil, estabelecem diversas semelhanças entre nossos cotidianos e modo de ser.

O intenso calor tropical, que eleva facilmente a temperatura acima dos 30°C, parece não abalar a serenidade, entusiasmo e bom humor do povo moçambicano, sempre disposto a contribuir de forma positiva, sejam em simples orientações nas ruas que cruzam a movimentada e emblemática capital Maputo, ou ainda dentro de uma van no caótico "sistema" de transporte da metrópole em crescimento.

Entretanto, vale destacar, as similaridades não são excludentes das diferenças. Muito se faz – ou se deixa de fazer – entre os mais de 9.000 quilômetros que separam os dois países. As distintas historicidades que levaram a divergentes desenvolvimentos econômicos, as relações de poder, os destinos separados por mais de 150 anos de emancipação colonial brasileira frente a Moçambique, bem como diversas outras diferenças, contribuem para o aparecimento do "novo" aos olhos de quem vem de fora. Observações, reflexões e inferências que apenas a troca de saberes, o intercâmbio de conhecimentos e a vivência/convivência com o "mundo do outro" podem oferecer.

Frente a este contexto, as experiências de formação e vivências externas à sala de aula, ao ambiente acadêmico e ao "mundo habitual" da realidade cotidiana, são de suma importância para a ampliação do conhecimento e do avanço das relações interpessoais entre os mais diferentes povos, culturas e gêneros. Borges (2001) destaca que os saberes não são estáticos, definitivos, mas, ao contrário, cada um deles é

pessoal, provisório e evolui com o tempo e a experiência, tendo ainda forte valor cultural, capaz de se ampliar e modificar a partir da troca de experiências e das reflexões coletivas.

Sobre isto, Miranda et. al (2012) reforçam que a troca de saberes é uma estratégia pedagógica que tem como proposta integrar e articular diferentes projetos e vivências em busca do fortalecimento de práticas de extensão dialógicas, com maior participação dos sujeitos sociais, assim como de interligação das atividades de extensão-ensino-pesquisa.

Ainda por este caminho, Miranda et. al (2012) avalia que estas trocas de conhecimentos possuem como bases a utilização de metodologias participativas, com destaque para a pesquisa-ação e a interdisciplinaridade e buscam como resultados o compartilhamento de estudos e conhecimentos produzidos socialmente, seja em âmbito acadêmico (institucional) ou em práticas de saberes popularmente construídos e que irão possibilitar uma reinterpretação/elaboração de novas formas de ações e de agir, buscando alcançar a melhora da qualidade de vida e da interação entre os diversos entes envolvidos direta ou indiretamente nestes projetos.

É então em meio a este conjunto de novas vivências e experiências, sobretudo através de Missão Científica realizada em outubro de 2016 no âmbito do projeto de intitulado “troca de saberes e experiências de economia criativa do cerrado brasileiro as savanas em Inhambane/Moçambique” – realizado em conjunto com o Grupo de Pesquisa Dona Alzira (Espaço, Sujeito e Existência – IESA/UFG/PPGEO) e financiado pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) – que tal trabalho se desenvolve. Sendo assim, desenvolve-se aqui uma análise teórica e empírica mais detalhada das relações de Transporte Público na Capital Maputo (Moçambique), frutos de indagações, inferências, entrevistas, trabalhos de campo e estudos teóricos-empíricos acerca do tema em questão.

LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE PESQUISA E CARACTERIZAÇÃO DE MOÇAMBIQUE E MAPUTO

Conforme o Inquérito Demográfico e de Saúde de Moçambique, publicado no ano de 2013 pelos Órgãos do Instituto Nacional de Estatística e Ministério da Saúde, o país Africano situa-se na faixa sul-oriental do continente, entre os paralelos 10°27' e 26°52' de latitude Sul e entre os meridianos 30°12' e 40°51' de longitude Oeste. Destaca-se ainda que Moçambique é limitado a norte pela Zâmbia, Malawi e Tanzânia, a leste pelo Canal de Moçambique e pelo Oceano Índico, a sul e oeste pela África do Sul e a oeste pela Suazilândia e pelo Zimbabwe, tendo ainda uma área de 799.390 km², dos quais 786.790 km² são terra firme, e 13.000 km² águas interiores (INE, 2011).

O país possui a leste 2.470 quilômetros de ligação com o Oceano Índico, o que se revela de fundamental importância econômica e geopolítica, visto que diversos países vizinhos situados no interior do continente dependem das rodovias e portos moçambicanos para obterem acesso ao litoral (PERMB, 2017).

Por sua vez, Maputo – localizada na margem ocidental da Baía de Maputo, no extremo sul do país, perto da fronteira com a África do Sul e, da fronteira com a Suazilândia – não é apenas a capital política e maior cidade de Moçambique, mas também o principal centro financeiro, corporativo e mercantil do país, reunindo múltiplas infraestruturas, atividades econômicas, serviços médicos, educacionais, além de sediar as grandes organizações comerciais e políticas do país. Fatores que refletem na produção local responsável por mais de 20% do Produto Interno Bruto (PIB) moçambicano (GOVERNO DE MOÇAMBIQUE, 2017).

Entretanto, vale destacar, este crescimento é acompanhado pela ampliação das desigualdades sociais e não se traduz em oportunidades concretas de emprego e renda para parcela significativa da população, que encontra grandes dificuldades para obter condições dignas de vida. Fatores estes que se expressam nos indicadores sociais de Maputo – e de todo o país – apontando para que mais de 50% da população viva abaixo da linha da extrema pobreza (PNUD, 2016).

Figura 1. Mapa Político de Moçambique.



Fonte: Guia Geográfico de Moçambique. Edição e Organização dos Autores.

ABORDAGENS E ANÁLISES GEOGRÁFICAS DO TRANSPORTE PÚBLICO EM MAPUTO

Os sistemas de transportes coletivos são, sem dúvidas, elemento essencial a qualquer grande cidade no mundo e em Maputo, capital moçambicana, isso também ocorre. Com seus 1.194.121 habitantes – ou ainda quase 2 milhões, caso seja levado em consideração a conturbação urbana com distritos vizinhos, como Matola – Maputo se expandem a um ritmo anual de crescimento de aproximadamente 1,3%, necessitando, desta forma, de um atendimento qualificado para atender a grande demanda (PEMM, 2010).

Todavia, ao que se observa, na realidade, este significativo crescimento não é acompanhado pela ampliação da oferta do serviço e, ainda menos, pela evolução da qualidade deste, que se apresenta de forma muito peculiar e causa estranheza e espanto, até mesmo em quem está acostumado com o caótico e deficitário transporte público das grandes metrópoles brasileiras.

Neste sentido, estabelecendo uma base hipotética comparativa sobre os desafios em questão, recorre-se ao Plano Estratégico do Município de Maputo (PEEM, 2010), o qual aponta que naquele ano haviam apenas 85.016 veículos particulares circulando pela cidade, o que representa uma relação média de 1 automóvel para cada 14 pessoas. Sendo assim, comparando-se com uma já problemática metrópole mundial – no que diz respeito ao transporte público urbano – destaca-se aqui São Paulo, a qual possuía no ano de 2014, aproximadamente 8 milhões de veículos, montante que representava uma relação aproximada de 1 automóvel para cada 2,03 motoristas (IBGECIDADES, 2017).

Desta forma – ressaltando-se que os problemas de mobilidade urbana estão muito distantes de serem exclusivamente ligados à média de automóvel particular por habitante – tem-se, com base nos dados apresentados e frente aos já conhecidos problemas da metrópole brasileira, que os desafios de Maputo são ainda maiores, visto que a demanda por um transporte público extremamente ineficaz é cerca de 680% maior que na metrópole paulista.

Sendo assim, a Empresa Municipal de Transporte Rodoviário de Maputo (EMTPM) surge como a entidade responsável pela oferta de transporte coletivo realizado por ônibus na região da capital moçambicana, incluindo os municípios conurbados de Matola e arredores. Fundada, ainda no período colonial – no ano de 1936 – porém sobre administração privada, a empresa era composta naquele momento por 16 autocarros (EMTPM, 2017).

Passados mais de 80 anos, a entidade se mantém como importante prestadora de transportes dentro da capital, ainda que diversas transformações tenham ocorrido na administração e oferta de serviços ao longo das décadas de história. Neste sentido, vale destacar, atualmente estão sobre seu controle cerca de 60 ônibus, os quais transportam aproximadamente 30.000 passageiros cotidianamente. Frisa-se que a maioria das tarifas custam entre 7 e 20 meticais – moeda corrente moçambicana que está cotada em 0,05 reais (BCB,

2017) – embora existam tarifas excepcionais com valores superiores e que fazem trajetos para bairros/distritos mais afastados (EMTPM, 2017).

Figura 2: Ônibus de circulação diária da Empresa Municipal de Transporte Rodoviário de Maputo (EMTPM).



Fonte: EMTPM (2017).

No entanto, Cumudchandra (2010) aponta que os ônibus da EMTPM, embora tenham melhores condições, quando comparados ao “quadro geral de veículos de transporte” em Maputo, também estão sujeitos a diversas problemáticas. Neste sentido, a inexistência de um sistema de manutenção preventiva eficaz, bem como a dificuldade em encontrar peças para reposição – uma vez que parcela significativa da frota é proveniente da China – são apontados com principais empecilhos para a manutenção e boa qualidade de circulação dos veículos.

Assim, apesar de terem papel importante dentro da matriz de transportes coletivo de Maputo, os ônibus ainda são muito escassos, circulam em horários e rotas limitadas, percorrem poucos bairros periféricos e, portanto, não conseguem atender parcela significativa da população, que por sua vez, historicamente, busca outras formas de se locomover. É então dentro desta realidade que surgem as chapas (designação moçambicana para vans de transporte), as quais são, atualmente, a maneira mais popular de se locomover por longas distâncias dentro de Maputo.

Neste contexto, em um breve caminhar pelas ruas da capital é possível observar centenas destas, surgindo em todas as esquinas e seguindo nas mais diversas direções, num constante entrelaçar de automóveis, pessoas e cargas que se misturam em meio ao complexo trânsito maputense, refletindo uma paisagem emblemática e visivelmente intrigante aos olhos de quem não é dali.

Figura 3: Paisagens Emblemáticas do Trânsito de Maputo (Moçambique).



Fonte: Registros dos Autores – Trabalho de Campo (Outubro de 2016).

Frente ao exposto, Mosca (2010) ressalta que o setor de transportes públicos urbanos em Maputo é paradigmático no que se refere às dificuldades do Estado com relação à fiscalização e regulamentação de atividades socioeconômicas, processo que resulta num misto entre formalidade e informalidade, se condensando na procura pelo lucro a qualquer custo e na busca pela sobrevivência dos motoristas e cobradores (também mal remunerados), além da fuga constante de regras e do pagamento de impostos. Em meio a este contexto, a Associação dos Transportes Rodoviários de Maputo (ATROMAP) estima que ao final de 2013, havia cerca de 4.000 chapas circulando pelas ruas de Maputo, responsáveis por aproximadamente 800 mil deslocamentos diários e das quais, apenas 2.100 eram licenciadas (PGPM, 2017).

Vale apresentar que no ano de 2011, as vans de 15 lugares – a maioria circulante em Maputo – foram proibidas de transitar pelas ruas da capital, medida que causou grande instabilidade no transporte público da cidade. Para atenuar o fato, a Polícia Municipal e os órgãos reguladores de transportes decidiram revogar a medida durante os horários de grande fluxo, permitindo, desta forma, a prática destas atividades (PAÍS, 2011). Em contrapartida à proibição de 2011, a maioria das chapas circulantes atualmente nas ruas da capital têm 15 lugares, uma vez que, com o crescimento constante da demanda pelo transporte público, entende-se agora haver uma dependência municipal deste tipo de serviço.

Desta forma, tentando solucionar estas questões, a Federação Moçambicana dos Transportadores Rodoviários (FEMATRO), frequentemente promove a concessão de rotas e licenças visando atender a regularização de vans de 15 a 25 lugares, além de tentar solucionar as dificuldades enfrentadas pelo setor, embora, frisa-se, tal medida ainda seja muito tímida frente as reais necessidades de mudança no transporte moçambicano.

Mosca (2010) aponta para o fato de empresários (donos de chapas) possuírem, ao mesmo tempo, automóveis registrados e não registrados, motivos que contribuem para uma espécie de “pacto de silêncio” de interesse comum. Neste sentido, no ramo de transportes, assim como na maioria das atividades em Moçambique, a informalidade impera. Frente a esta questão, os dados do Instituto Nacional de Estatística (INE) apontam para que apenas cerca de 10% da população total empregada em Moçambique encontra-se vinculada ao mercado formal, enquanto aproximadamente 90% esteja atuando em atividades informais, longe de qualquer benefício institucional/estatal (INE, 2011). Entretanto, vale destacar, no transporte formal e informal de chapas, não há grande distinção quanto a qualidade dos serviços prestados, sendo ambos, igualmente, de “péssima qualidade”.

Frente ao exposto, Cumudchandra (2010) destaca que o funcionamento das “chapas” não obedece a um horário pré-determinado. Assim sendo, estas deixam os destinos de início (terminais ou pontos primários) quando estão cheias, ou ainda se o motorista espera encontrar vários passageiros após partir. Desta forma, um usuário do serviço pode ter dificuldade de espera nos horários de menor circulação, ou ainda não encontrar lugar disponível nos horários de maior procura.

Destaca-se ainda haver uma incapacidade efetiva com relação à oferta/demanda, problema que se evidencia nas grandes filas de passageiros e na superlotação dos veículos – principalmente próximo aos centros comerciais. Em relação a isto, é possível observar completo desrespeito com relação ao número máximo de passageiros dentro das chapas. Pelas ruas de Maputo, observa-se, a todo instante, veículos com capacidade de 15 passageiros, transportando 25 ou mais. Neste sentido, é recorrente presenciar-se pessoas amontoadas no colo uma das outras, deitadas, ou ainda com partes do corpo para fora em janelas e portas.

Figura 4. Aperto e superlotação nas “Chapas” de Maputo são problemáticas constantes.



Fonte: Trabalho de Campo (2016); Tsandzana (2014) e Outoffice (2012). Disponível em: pt.globalvoices.org. Acesso em 21/05/2017. Organização dos autores.

A situação se agrava ainda mais quando se avalia o precário estado de conservação dos automóveis que prestam o serviço de transportes. Muitos veículos são bastante antigos – já importados de outros países após a inutilização – e agora contemplados, ainda mais, pela alta rodagem diária e ausência de manutenção, fatores que refletem visualmente na inexistência/precarização de luzes, vidros, espelhos retrovisores, bem como problemáticas estruturais como deficiência de freios, amortecedores, bancos, documentação regularizada, dentre outros (COSTA, 2012).

Vale ressaltar ainda que muitas chapas são conduzidas de maneira irresponsável. Assim, Cumudchandra (2010) destaca a busca frequente pela maximização do número de viagens e, conseqüentemente, da ampliação das receitas pelos motoristas. Em meio a esta disputa é possível observar verdadeiras “corridas” entre duas ou mais chapas, buscando antecipar-se ao próximo ponto para “ganhar” os passageiros, ou ainda a prática da obstrução do caminho de umas pelas outras, além da realização de diversas outras infrações de trânsitos, onde a “lei do mais forte/esperto” se aplica diariamente.

Nesta lógica, embora exista a aplicação de multas por parte da polícia, estas acabam sendo vistas como “despesas operacionais” que compensam os lucros garantidos pelas práticas irresponsáveis. Aliás, a prática do suborno entre motoristas e policias é algo recorrente e “historicamente instituído” no dia a dia do

trânsito moçambicano (COSTA,2012). Deste conjunto de fatores emerge um transporte complexo, caótico e inseguro, onde acidentes fatais são recorrentes, porém, ignorados pelo poder público.

Frente ao exposto, no transporte público moçambicano, as palavras segurança e acessibilidade “não possuem vez”. Em longa jornada em meio à multidão que circula pelas ruas de Maputo, não se observa cadeirantes, quem dirá dentro das chapas – constantemente superlotadas. Neste contexto, reforça-se a inexistência de estruturas acessíveis em pontos, terminais, ou até mesmo nas ruas, sendo estas repletas de buracos, desníveis e obstáculos.

Figura 5. Precariedade, Ausência de Segurança e Falta de Acessibilidade no Transporte Público de Maputo.



Fonte: Costa (2012). Organização dos autores.

Vale então destacar que o Poder Público Moçambicano, por sua vez, não consegue responder com a oferta de necessidades básicas, como água, energia e esgoto, quem dirá fiscalizar e melhorar as precarizadas infraestruturas voltadas ao atendimento dos usuários do transporte coletivo, restando aos idosos e deficientes um grau de exclusão social ainda maior e uma dificuldade de mobilidade imensurável.

Em meio a este sistema caótico, Costa (2012) destaca que as principais reclamações dos passageiros estão relacionadas à abreviação dos trajetos das chapas. Estas, sem fiscalização e em busca da ampliação dos lucros, costumeiramente fazem rotas menores do que as que deveriam, obrigando passageiros

a descerem e seguirem seu destino a pé, ou ainda entrarem em outra chapa na tentativa de chegar ao destino final. Desta forma, muitos usuários reclamam que, além da espera de 30 a 40 minutos – ainda que em determinados trechos/períodos do dia esta possa chegar até 2 horas – é necessário fazer conexões com outras chapas, fatores que ampliam ainda mais o tempo e valor do deslocamento.

Procurando entender o outro lado desta conturbada relação, Cumudchandra (2010) enfatiza que os “chapeiros” (motoristas e cobradores) reclamam constantemente de extorsões/corrupções por parte das entidades do governo e, sobretudo, dos policiais fiscalizadores que atuam nas ruas, os quais, segundo os motoristas, sempre fazem cobranças ilícitas. Reforça-se ainda a reclamação com relação aos baixos preços cobrados e as precárias condições de vida e trabalho dos empregados do setor de transporte urbano.

Neste quesito, nota-se que, na maioria das vezes, as relações trabalhistas não são regidas via contratos legais. Assim, existem várias formas de organização que vão desde os motoristas que possuem sua própria condução, até os proprietários de frotas (mais comuns), que as sublocam sobre valores diários ou mensais para subsidiários, podendo ainda firmar “acordos salariais verbais” com motoristas e cobradores, ausentes de qualquer compromisso a longo prazo (MOSCA, 2010).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Frente a tudo que é exposto, entende-se que os problemas relacionados ao transporte público urbano em Maputo são de difícil resolução. Ao que transparece, existem questões estruturais como a informalidade, corrupção, sucateamento, tráfego intenso de automóveis, vias pouco sinalizadas, esburacadas ou até mesmo não asfaltadas, além de semáforos que não se entendem e cobradores, motoristas e passageiros que, diariamente, se colocam em desentendimento e discussões, indicadores de um ambiente tenso, emblemático e segregador.

Junta-se a estes fatores a incapacidade do Governo Moçambicano – extremamente recente e frágil política e economicamente (apenas 42 anos de emancipação da colonização portuguesa) – em instituir e fiscalizar normas e ações para a melhoria do transporte. Vale reforçar que Moçambique atualmente conta com o quinto pior Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) entre 169 países avaliados em todo o mundo (PNUD, 2016) e, sendo assim, faltam recursos para todas as questões básicas emergenciais (alimentação, saúde, educação, moradia, saneamento, dentre outros). Por tudo isto, talvez, a melhoria da qualidade e acesso ao transporte público seja uma política pública que ainda esteja longe de receber maior visibilidade governamental.

Em verdade, o que se observa pelas ruas de Maputo é uma dependência extrema de uma população pobre, que não tem alternativa, senão expor-se a um serviço humilhante, dotado de condições precárias, tarifas elevadas (para a realidade moçambicana), ausência de regulação de normas técnicas/segurança e

que, muitas vezes, não seguem itinerários fixos, forçando o passageiro a descer antes do local almejado, tendo este que seguir até seu destino a pé.

Neste sentido, ainda que a médio prazo, possíveis ações do Governo voltadas para (re)estruturação dos transportes públicos urbanos – envolvendo desde as escalas Municipal à Federal – passam pela definição e controle de rotas, preços, padronização dos veículos e sistemas de segurança, qualidade dos serviços, melhorias de acessibilidade, controle de impostos, formalização, dentre outras medidas capazes de assegurar maior comodidade e menor humilhação aos centenas de milhares de usuários do transporte público urbano de Maputo.

AGRADECIMENTOS

Agradecemos à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) e ao Grupo de Estudos Dona Alzira (IESA/UFG – Goiânia), por possibilitarem a realização destes projetos de pesquisa, trabalhos de campo e permanência em Moçambique, tornando viável, desta forma, o desenvolvido de tais estudos e análises.

REFERÊNCIAS

BCB. Banco Central do Brasil. **Ferramenta para Conversão de Moedas**. Disponível em: <http://www4.bcb.gov.br/pec/conversao/conversao.asp>. Acesso em 25/04/2017.

BORGES, Vilmar. **Mapeando a Geografia Escolar: identidades, saberes e práticas**. Uberlândia, MG. Dissertação de Mestrado. Programa de Mestrado em Educação da Universidade Federal de Uberlândia 2009.

COSTA, João. A verdadeira lata de sardinha ambulante. In: **Terras de Moçambique Recortes e impressões de um país**. Departamento de Jornalismo da Universidade Politécnica de Maputo. 2012. p. 1-10.

CUMUDCHANDRA, Mrunal. **Planejamento Físico da Legislação Moçambicana de Transporte**. Universidade Eduardo Mondlane. Maputo. 2010. p. 19.

EMTPM. **Empresa Municipal de Transportes Rodoviário de Maputo**. Disponível em: <http://www.emtpm.co.mz/quem-somos.html>. Acesso em 22/04/2017.

GOVERNO DE MOÇAMBIQUE. **Portal Eletrônico do Governo de Moçambique**. Disponível em <http://www.portaldogoverno.gov.mz/>. Acesso em 22/05/2017.

IBGECIDADES. São Paulo. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/v4/brasil/sp/sao-paulo/panorama>. Acesso em 21/05/2017.

INE. Instituto Nacional de Estatística. **INQUÉRITO DEMOGRÁFICO E DE SAÚDE DE MOÇAMBIQUE**. Moçambique. Calverton, Maryland, USA. 2011.

MIRANDA, et. al. Troca de Saberes: Novos Enfoques Metodológicos na Construção do Conhecimento Agroecológico na Zona da Mata Mineira. ISSN: 2179-3624. In: **I Seminário Internacional e I Fórum de Educação do Campo da Região Sul do RS: campo e cidade em busca de caminhos comuns**, 2012, PELOTAS. 2012.

MOSCA, João. Pobreza, Economia “Informal”: Informalidades e Desenvolvimento. In: BRITO, L; BRANCO, C. N. C; CHICHACA, S; FRANCISCO, A. **Pobreza, Desigualdade e Vulnerabilidade em Moçambique**. Maputo: IESE, 2010. cap. 4. p. 83 – 98.

PAÍS. **Autorizada circulação de “chapas” sem licença em Maputo**. Data: 04/02/2011. Disponível em: <http://opais.sapo.mz/index.php/sociedade/45-sociedade/12132-autorizada-circulacao-de-chapas-sem-licenca-em-maputo.html>. Acesso em 21/05/2017.

PGPM. **Portal do Governo da Província de Maputo**. Disponível em: < <http://www.pmaputo.gov.mz/>. Acesso em 12/04/2017.

PEMM. **Plano Estratégico do Município de Maputo (2010)**. Governo Municipal de Maputo. Disponível em: <http://www.cmmaputo.gov.mz/>. Acesso em 10/06/2017.

PERMB. **Portal da Embaixada da República de Moçambique no Brasil**. Disponível em: <http://www.mozambique.org.br/>. Acesso em 20/05/2017.

PNUD. Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. **Relatório do Desenvolvimento Humano**. Nova Iorque: PNUD, 2016.