Gestão do sistema de transporte semi-colectivo de passageiro: caso de encurtamento de rotas na Província da Zambézia

Luciano Fernando[1]

Lurdes Linder Narciso [2]

[1] Técnico medio em contabilidade no Instituto Politécnico de Economia Batalha de Palo Seco – Cuba e Licenciado em História Política e Gestão Pública, na Universidade Pedagógica de Moçambique.
[2] Técnica medio em contabilidade no Instituto 1º de Moio de Quelimane e Licenciado em História Política e Gestão Pública, na Universidade Pedagógica de Moçambique.

Resumo

O encurtamento de rotas é uma prática ilegal, que se tornou comum entre os transportadores de semi-colectivos de passageiros em quase todas as rotas do País. O tema é de extrema importância ao nível social, dado que o problema já atingiu níveis alarmantes, que põem em causa a mobilidade dos passageiros e o bom funcionamento da actividade de transporte. O presente trabalho tem como objectivo a compreensão das causas de encurtamentos de rotas, tendo como foco os transportadores de passageiros da Província Zambézia. O estudo recorreu ao método quanti e qualitativo, e para a colecta dos dados, foram conduzidas entrevistas aos responsáveis dois funcionários da Direcção Provincial dos Transportes de Comunicações, um da área de licenciamento e outro da área de fiscalização, e foram realizados inquéritos aos (10) condutores). Com base nas informações recolhidas, efectuou-se o diagnóstico e a análise das razões do encurtamento de rotas, com recurso a teoria da cebola. Após a análise dos dados, concluiu-se que a principal causa dos encurtamentos de rotas é a relação custo-tempo-distância e que, para a sua prevenção, a Direcção Provincial de Transportes e Comunicações da Zambézia são aconselhados a promover diálogo e colaborem entre si na identificação dos infractores; fiscalizam a actividade das "chapas"; que os passageiros para denunciem esta prática e sensibilizam os "chapeiros" para cumprirem com as rotas designadas. Através da análise dados, constatou-se que o encurtamento de rotas já atingiu o estágio de conflito aberto, uma vez que a maioria dos entrevistados terem confirmada que muitas vezes tem feito esta prática, que revela o lado não funcional do conflito e a necessidade de ser resolvido antes que haja rompimento das relações entre as partes.

Palavras-Chave: Gestão, Sistema, Transportes, Sem-icolectivos, conflito, encurtamento de rotas.

0. Introdução

O presente artigo analisa o processo de gestão do sistema de transporte semi-colectivo de passageiro, o caso de encurtamento de rotas, cujo objectivo e descrever as razões do encurtamento de rotas pelos transportadores semi-colectivos de passageiros na Província da Zambézia

Os pesquisadores acharam ser necessário fazer este estudo, dado que o sistema de gestão de transportes semi-colectivos de passageiro dado que se insere na linha de gestão pública, sendo que será valido para a consolidação dos conhecimentos adquiridos durante o curso. Para o efeito, urgiu a necessidade de saber que motiva aos transportadores semi-colectivos de passageiros a incumprirem com as normas estabelecidas para a actividade a que exercem. Por lado, a razão da escolha deste tem deve-se ao facto dos mesmos serem funcionário da Direcção Provincial dos Transportes e Comunicação da Zambézia e, no exercício das actividades estar a notar existência de alguns/ quase muitos que não se fazem presentes, em caso que estes estão presentes, não cumprem a bicha. Um fenómeno bastante preocupante quer para o autor assim como também para outros transportadores que acabam ficando lesados com a acção deste grupo de transportadores que são infractores.

O sistema de transportes constitui um factor determinante para a coesão social e territorial, e para conferir uma maior competitividade. Para que o sistema desempenhe o seu papel de se dar atenção especial à melhoria das infra-estruturas ao nível nacional, tendo em conta as necessidades de equidade e solidariedade de todos os cidadãos na garantia da sua mobilidade e dos seus bens.

O uso eficiente de um sistema de transportes pressupõe a existência de uma rede de subsistemas de transportes rodoviários, ferroviários, aéreos e marítimos que funcionem de uma forma interligada. E ainda, as ligações entre os subsistemas que constituem nós logísticos operacionais e eficientes quer para a carga, quer para passageiros. O que poderá racionalizar os custos, aumentar a acessibilidade e amplia as opções dos cidadãos e dos investidores em geral.

0. 1 Problematização

O sistema de transportes constitui um factor determinante para a coesão social e territorial, e para conferir uma maior competitividade, pois, este sector tem vindo a contribuir de forma significativa para a economia do País, sendo que este necessita de uma estruturação das suas infra-estruturas e uma linha de circulação.

Neste caso, o sistema de transportes constitui um factor determinante para a coesão social e territorial, e para conferir uma maior competitividade. Para que o sistema desempenhe o seu papel de se dar atenção especial à melhoria das infra-estruturas ao nível nacional, tendo em conta as necessidades de equidade e solidariedade de todos os cidadãos na garantia da sua mobilidade e dos seus bens.

No concernente aos transportes semicolectivos em Moçambique, apesar de estarem estruturados, nos dias que passam torna-se notável o incumprimento das regras de circulação, como é o caso da violação das rotas pré-estabelecidas no processo de licenciamento dos veículos no âmbito dos transportes de passageiros inter-urbanos, em quase todas as rotas concedidas pelo órgão provincial de tutela. Por outro lado, verifica-se transportes que não se fazem presentes nos terminais para o cumprimento das famosas bichas, o que de alguma forma escapam da fiscalização da Associação dos transportadores da Zambézia e de outros órgãos competentes ao nível da Província. Olhando para estes factos, coloca-se aqui a seguinte questão:

O que motiva aos transportadores semicolectivos de passageiros a encurtarem rotas no exercício das suas actividades?

0. 2 Hipóteses

Tendo em conta o problema levantado nesta pesquisa, aventam-se a seguintes hipóteses:

- Insatisfação com o nível gestão aplicada a este a sector de actividade aliado a falta de fiscalização frequente nos pontos estratégicos de foco onde decorrem estes actos aliado a exiguidade de meios;
- Concorrência desleal entre os transportadores como forma de cumprimento das metas diárias;

0. 3 Justificativa

O que levou a escolha do tema para esta pesquisa, é pelo facto dos proponentes serem funcionário da Direcção Provincial dos Transportes e Comunicação (DPTC), onde no exercício das actividades estar a notar existência de alguns/ quase muitos transportadores de passageiros semicolectivos que não cumprem com as normas contratuais de uso das suas rotas e se fazem não cumprem as bichas e não se fazem aos locais estabelecidos para o carregamento de passageiros.

O presente estudo tem uma impotência institucional, pois, a disponibilidade de informações actualizadas sobre o sistema de transportes semicolectivos na Província da Zambézia poderá ajudar na tomada de decisões no processo de gestão por parte das autoridades de tutela.

Espera-se que o presente estudo possa fornecer a entidade responsável pela gestão operacional e/ou planeamento de sistemas de transporte possua algum tipo de sistema de apoio a essas actividades, um sistema que seja do tipo Demanda-Desempenho e/ou um sistema informatizado de suporte à gestão operacional deve, necessariamente, acessar um banco de dados.

É um estudo com uma validade social e económica, pois que vai ajudar aos gestores e operadores dos transportes públicos a tomarem uma consciência sobre o desperdício económico e social que causa o fenómeno do incumprimento das regras estabelecidas no âmbito de gestão de transportes.

Também o mesmo tem sua importância científica, pois, tem sido discutido actualmente em vários fóruns, seja de nível nacional e até internacional, pois constituí uma preocupação para toda a sociedade.

0. 4 Objectivo Geral

- Analisar o sistema de gestão de transporte semicolectivos de passageiros na Província da Zambézia.

0. 4. 1 Objectivos Específicos

- Descrever o sistema de passageiros em Moçambique;
- Identificar as razões de encurtamento de rotas por transportadores semicolectivos de passageiros na Província da Zambézia;
- Analisar os motivos de incumprimento de medidas estabelecidas no sistema de gestão de transporte semicolectivo de passageiros;

0. 5 Metodologia

Para o desenvolvimento do presente trabalho, foi seguida uma metodologia que serviu como caminho a ser percorrido de modo a alcançar os objectivos anteriormente delineados. Segundo GIL (1999), "*metodologia é conjunto detalhado de métodos e técnicas científicas executadas ao longo da pesquisa, de tal modo que se consiga atingir objectivos inicialmente propostos e ao*

mesmo tempo, entender os critérios de menor custo, maior rapidez, maior eficácia e mais confiabilidade de informações".

0. 5. 1 Tipo de estudo

Quanto ao tipo, adoptou-se a pesquisa de carácter qualitativo onde se procurou perceber o fenómeno registado na Instituição.

MINAIO (2001:98*)* afirma que:

> Nesta pesquisa há necessidade de um aprofundamento e abrangência da compreensão, no entanto, o pesquisador deve ser capaz de identificar e analisar profundamente dados não mensuráveis como percepção, sentimentos, sensações, intenções significados e motivações de determinado grupo de indivíduo em relação a um problema.

0. 5. 2 Técnicas e procedimentos de Recolha de Dados

Para a realização do trabalho, foi desenvolvida a técnica de pesquisa bibliográfica, documental, observação, entrevista**.**

Em termos técnicos, o estudo na pesquisa bibliográfica, fez-se através de busca de obras e documentos que relatam sobre o sistema de transportes e por sua vez, a observação foi feita através do deslocamento aos terminais de passageiros, três vezes na terceira semana de Abril, em locais vulgarmente conhecidos, sendo: nomeadamente Remosa, Lixo e mercado Central, com vista a observar o comportamento dos transportadores face ao cumprimento de normas estabelecidas no processo de transporte de passageiros semi-colectivos de passageiros.

A entrevista do tipo semi-estruturado, serviu para colher opiniões dos operadores dos transportes semicolectivos de passageiros, sobre o seu sentimento em relação ao não cumprimento de medidas estabelecidas sobre as rotas estabelecidas e o número de passageiros previstos no processo de licenciamento.

As entrevistas foram feitas de forma informal, obedecendo as regras básicas de prevenção ao COVID-19, sendo a lavagem das mãos, distanciamento de mais de 1 metro e uso de mascara.

0. 5. 3 Técnicas e instrumentos de análise e validação de dados

A técnica principal que foi utilizada para o tratamento dos dados é a análise de conteúdo. No tratamento de dados qualitativos, a análise de conteúdo incide sobre o discurso verbal, também conhecido como protocolos produzidos pelos sujeitos investigados.

Segundo ESTRELA, (1999:455*),* "*a análise de conteúdo corresponde a uma técnica de investigação que visa a descrição objectiva significativa e qualitativa do conteúdo manifesto da comunicação*".

Sobre a validação de dados, HILL & HILL (2000), apontam três tipos principais de validade de dados: "validade de conteúdo, validade teórica e validade prática".

Das várias modalidades de validade, escolheu-se a validade de conteúdo por parecer a mais adequada, visto que permite estabelecer se os itens formam uma amostra representativa de todos os itens disponíveis para medir os aspectos em estudo. Relaciona as variáveis da entrevista com o conteúdo ou conceito específico que se pretende analisar, garantido, desta forma, a cobertura de uma amostra representativa.

Neste caso, no que se refere a validação teórica, foi feita através de leituras de varias obras literárias, onde foram extraídos alguns conceitos e concepções sobre o sistema de transportes terrestres e de passageiros semicolectivos e por sua vez, na validação pratica, ocorreu através de observação feita em loco no desenvolvimento da actividade de transportes de passeiros semicolectivos de passageiros em locais ora indicados anteriormente.

0. 5. 4 Universo

De acordo com LAKATOS E MARCONI (2010), o universo corresponde ao conjunto de seres animados ou inanimados que apresentam pelo menos características em comum. Neste caso, o presente estudo conta com um universo de 1980 transportadores semi-colectivos de passageiros registados e licenciados na Direcção Provincial de Transportes e Comunicações da Zambézia. (DPTCZ, 2020)

0. 5. 5 Amostra/Participantes

Para SAMPIERI (2006:250), amostra é um subgrupo da população de interesse (do qual serão colectados dados e que é definido ou delimitado antecipadamente com precisão) e deve ser representativo dessa população. Neste contexto, os participantes seleccionados foram 10 transportadores escolhidos aleatoriamente como forma de dar a sua representatividade e credibilidade na recolha de informação e 2 funcionários da Direcção Provincial dos Transportes, ligados com o licenciamento dos transportes semi-colectivos.

Desenvolvimento da pesquisa

Apresentação, análise e interpretação de dados

Nesta secção são apresentados e analisados os dados resultantes da entrevista feita aos 10 transportadores e dois técnicos da Direcção Provincial de Transporte e Comunicação no âmbito da pesquisa sobre sistema de gestão de transportes semi-colectivos de passageiros na Província da Zambézia. As entrevistas foram realizadas na última semana de Abril do ano em curso.

Dizer que devido a vigência do Estado de Emergência decretado pelo Presidente da República, onde foram avançadas algumas medidas de prevenção ao Coronavírus, o processo de entrevistas foi feito de forma informal, isto é, não houve espaço para a solicitação de uma credencial e sua possível apresentação ao local do estudo. No âmbito das entrevistas, foram obedecidas as regras básicas de prevenção, tais como: distanciamento de mais de um metro, lavagem das mãos, e uso de máscara, tanto pelo pesquisador assim como os sujeitos da pesquisa.

Tendo em conta que este tema é tão aberto, no presente estudo foram tomadas sobretudo em conta para a análise os seguintes pontos: processo de licenciamento, relação entre a Direcção provincial dos transportes e Comunicação da Zambézia, razões de encurtamento e superlotação de passageiros e finalmente às medidas adaptadas para prevenir o encurtamento e superlotação de passageiros. Porém, antes achou-se necessário fazer uma breve caracterização do sistema de transporte semicolectivo da Província.

2. 1Caracterização da Actividade dos Semi-Colectivos

Na Província da Zambézia o licenciamento dos transportes inter-distrital é realizado pela Direcção Provincial dos Transportes e Comunicações. A emissão de licenças é feita às pessoas singulares e colectivas que reunirem todos os requisitos necessários (Atestado de residência; registo criminal; fotocópias de: Bilhete de Identidade ou escritura pública da empresa, Nuit, ficha de inspecção, livrete e título de propriedade, carta de condução de serviços públicos do motorista) e seguro de viatura.

Todas as viaturas devem renovar as suas licenças anualmente e serem inspeccionadas semestralmente pelo Instituto Nacional dos Transportes Terrestres. É no acto do licenciamento que são atribuídas as rotas para os operadores e cada viatura licenciada deve operar em uma única rota, indicada no vidro da frente e de trás com os nomes dos terminais de origem e de destino.

Os transportes semicolectivos praticam tarifas aprovadas pelo Governo e em casos da tentativa de aumento do preço do transporte, tem criado implicações sociais, económicas e até políticas que

culminam com as manifestações populares e por conseguinte a intervenção das autoridades competentes.

Na Província, existe uma Associação dos Transportadores Passageiros da Zambézia (ATPZ), subordinadas a FEMATRO que é a confederação dos transportadores ao nível nacional. A principal função destas associações é a de disciplinar a actividade dos transportadores de passageiros, bem como estabelecer o equilíbrio entre a oferta nas diferentes zonas. Cada associação possui fiscais para controlar as suas rotas e garantir que os condutores obedeçam os regulamentos.

Entretanto, de acordo com um dos representantes da Direcção Provincial de Transporte e Comunicações, não é obrigatório que um individuo seja membro de alguma associação para operar na Província. A responsabilidade pelo controlo da actividade dos "chapas" é partilhada pela polícia municipal, polícia de trânsito e pelos fiscais da DPTCZ. Somente estas entidades têm competências para passar multas e apreender cartas de condução por incumprimento da lei[3].

Enquanto, os fiscais das associações agem como intermediários entre os transportadores e as autoridades policiais. Regra geral, o funcionamento dos transportes semicolectivos de passageiros, não obedece à um horário específico, eles partem dos terminais quando estão cheios ou quando o condutor e o cobrador assim o entenderem. Os tempos de espera são longos e os padrões de conforto e segurança para os passageiros são baixos (USAID, 2008:4). Muitos transportadores não respeitam a lotação do veículo e competem com os outros transportadores de passageiros, fazendo manobras irregulares, com o intuito carregar um maior número de passageiros.

2. 2 Processo de licenciamento de transportes semi-colectivos

A DPTCZ é a entidade licenciadora de transporte público, motociclos, oficinas, parque de estacionamento, entre outros, para além de gerir as operações de trânsito da Província. Dai que sobre esta questão, foi feita uma pergunta ao responsável do Departamento de Licenciamento, para se pronunciar sobre o processo de licenciamento, o qual respondeu nos seguintes termos:

"*Ao requer a licença, os operadores escolhem as rotas em que pretendem operar, dentro das rotas distritais permitidas para os semi-colectivos. Para o caso de viaturas de 15 lugares, as rotas variam da distância*". (RDL1, 2020. cp)

[3] Dados da entrevista realizada no dia 28 de Abril de 2020, com Funcionário da DPTCZ

De acordo com o Regulamento dos Transportes Automóveis, Nº 4, art.º 17 do Decreto 11/2019 – Entidade licenciadora – é autoridade com direito de conceder licença de transporte público, segundo a classificação e níveis determinados no regulamento.

No que diz respeito aos regulamentos da actividade, o responsável reconhece a responsabilidade da direcção dos transportes, para além da polícia municipal, em garantir a aplicação dos mesmos. Entretanto, confirmou que:

> No acto do licenciamento, não é apresentado o Regulamento de Transporte em Automóveis aos transportadores, que é o "regulamento-mãe-" desta actividade. E no quadro das relações entre o a Direcção Provincial dos Transportes e Comunicação e os transportadores de semi-colectivo, o entrevistado considera que são boas, salientando que existe espaço para o diálogo com as associações sobre os problemas enfrentados pelos transportadores. (idem)

2. 3 Razões do incumprimento das medidas pelos transportadores

Perguntados os funcionários da Direcção Provincial dos Transportes e Comunicações da Zambézia, sobre os encurtamentos de rotas, excesso de lotação, o entrevistado apontou as seguintes razões:

> A razão principal a aplicação de baixas tarifas de transporte em relação aos custos que os transportadores enfrentam. Para si, a questão das tarifas é o grande "calcanhar de Aquiles" nas negociações com as associações. Por um lado, a Direcção Provincial dos Transportes e Comunicações tem o dever de garantir transporte para todos cidadãos e a preços acessíveis, e por outro, os transportadores querem maximizar os ganhos da sua actividade. Para tentar conter o encurtamento ou alteração de rota ou percurso dos transportes públicos de passageiros em Moçambique o Governo agravou de mil e dois mil para 10 e 18 mil Meticais a multa pela infracção e, a reincidência, é penalizada com inibição de condução e penalização do proprietário da viatura. (RDL2, 2020. cp)

Por sua vez, um outro entrevistado, chamado a responder a mesma questão, respondeu que:

> A principal causa deve-se ao incumprimento voluntário da lei, resultante da ganância dos transportadores. E há alguns a argumentos que são usados pelos transportadores de passageiros sobre o estado das vias, não são válidos, porque estes estão cientes das condições da actividade, antes mesmo de entrarem nela. Por outro lado, os

> transportadores têm a liberdade de escolher a rotas em que operam, portanto, não se justifica a relação entre encurtamento e a extensão da rota.

Ainda de acordo com os entrevistados, uma década após instituir a proibição do encurtamento ou alteração de rota ou percurso da carreira de transporte de passageiros nas rotas inter-distritais, inter-provincial ou mesmo internacionais, e diante da reiterada violação da norma, o Executivo decidiu agravar as penalizações no novo Regulamento de Transporte em Veículos Automóveis.

Já o Jornal a Verdade publicado no dia 29 Maio 2019, descreve que a primeira vez que o transporte encurtar será penalizado com multa de "10 mil Meticais e apreensão da carta de condução do condutor até ao respectivo pagamento; Pela segunda vez, 18 mil Meticais e apreensão do cartão do condutor, inibição da faculdade de conduzir por um período de 6 meses e notificação ao proprietário da ocorrência; Pela terceira vez, 3 mil Meticais para o proprietário da viatura e apreensão da licença de transporte até ao seu pagamento e 6 mil Meticais para o condutor e inibição da faculdade de conduzir por um período de 1 ano", determina o Decreto 35/2019 que entra em vigor em meados de Agosto.

2. 3 Medidas de prevenção do incumprimento das medidas das rotas

Para prevenir a prática de encurtamento de rotas, o nosso entrevistado disse que o pelouro tem feito o seguinte:

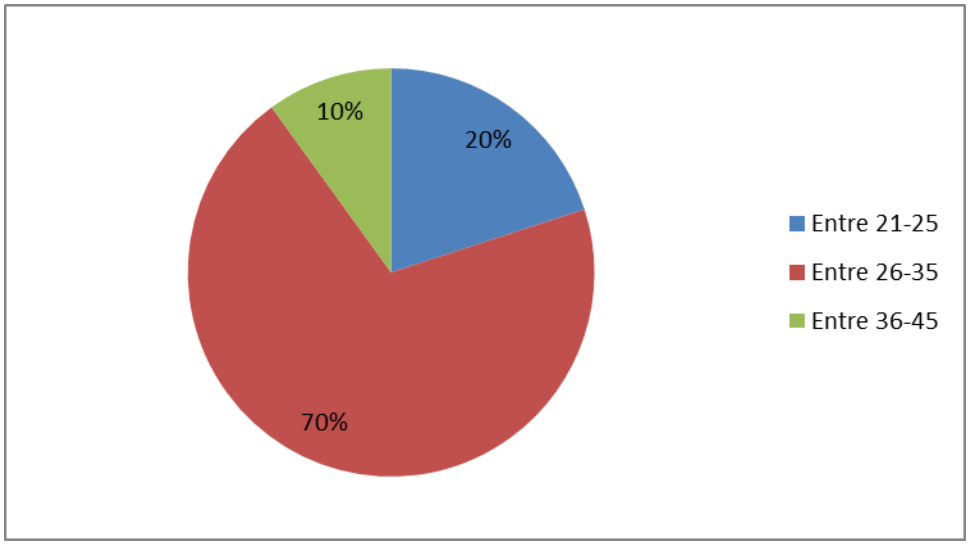
- Promove encontros regulares com as associações de transportadores em busca de soluções comuns para os problemas enfrentados pelos transportadores;
- Aposta no reforço da fiscalização, colocando agentes da polícia nos pontos mais críticos das rotas dos transportes semicolectivos.
- Reintroduziu o licenciamento de viaturas de 15 lugares para rotas menos extensas com vista ao maior controlo dos transportadores que circulam legalmente na cidade, para além de que, os mesmos não estão autorizados a realizarem viagens de longo percurso;

2. 4 Inquéritos com Transportadores

Com o objecto de recolher informações sobre a percepção dos transportadores em relação ao sistema de gestão de transporte semicolectivo de passageiros, foram inquiridos 10 condutores de

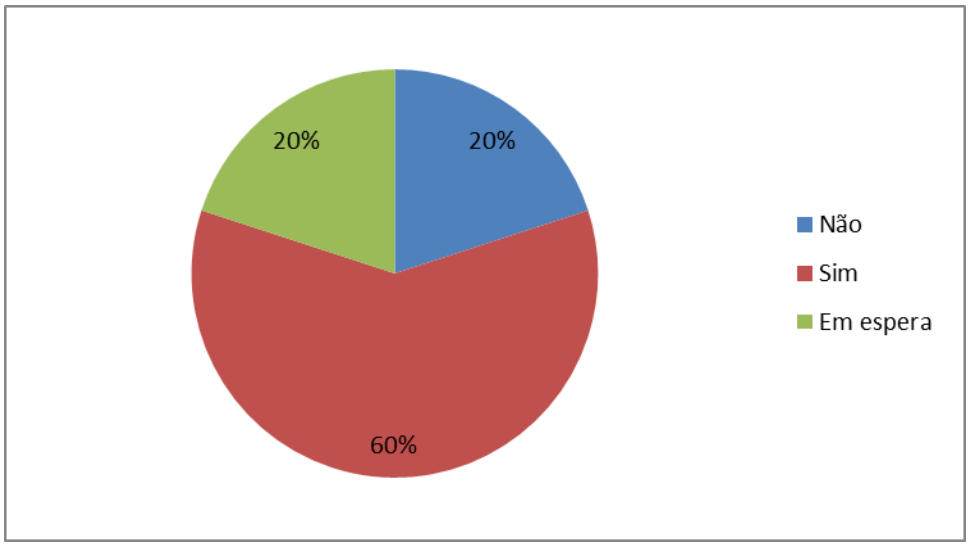
"chapas", distribuídos igualmente por quatro rotas, que foram escolhidas de forma intencional, por se saber que são às que mais registam o fenómeno de incumprimento das medidas estabelecidas através do encurtamento e excesso de passageiros, nomeadamente: **R1** – Quelimane/Lucuar ( ) **R2** Quelimane /Mocuba( ) **R3** – Quelimane/Ilé ( ) **R4** Quelimane/Gurué.

Gráfico1. Idade dos transportadores de passageiros inquéritos



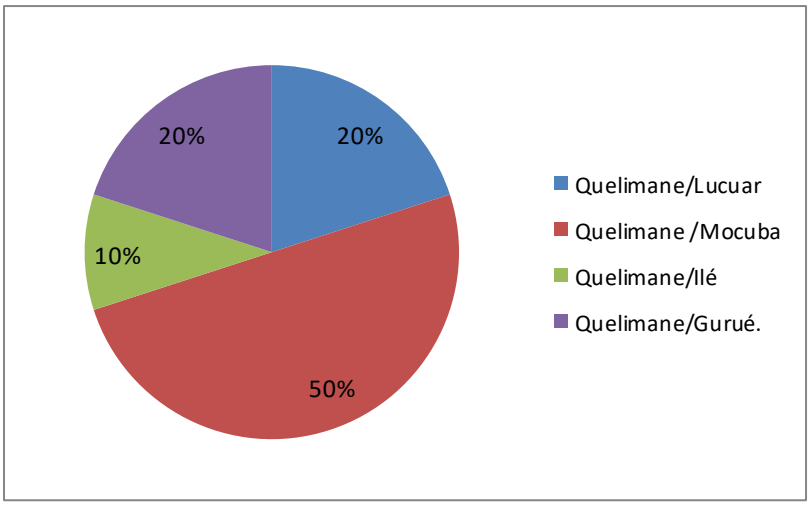
Como se pode ver no gráfico, existe uma maioria de "chapeiros" com idade entre 26 e 35 anos, representando 70% dos inquiridos, o que significa que a maioria dos condutores de "chapas" são jovens. Por outro lado, no grupo inquirido, não foram encontrados condutores com idade superior à 45 anos.

Gráfico2. Posse de licença de transporte



Deste grupo, 60% têm licença de transporte, 20% não e 20% está a espera que a licença saia.

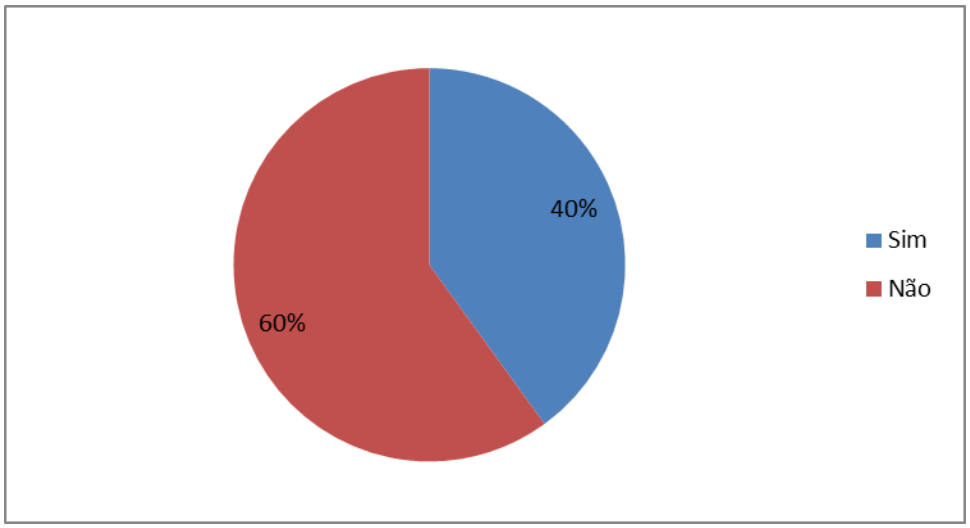
Gráfico 3. Rota por onde opera



Fonte. Autor, através de resultados do inquérito

Com se pode ler no gráfico acima, 5 dos entrevistados que corresponde os 50% desenvolvem as suas actividades na rota Quelimane/Mocuba e 1 que corresponde os 10% operam na rota quelimane/ Ile e os restantes dois operam na rota Quelimane/Licuar e outros Quelimane/Gurué, o que mostra que a rota Quelimane/Mocuba e a que tem mais operadores.

Gráfico 4: Conhecimento dos regulamentos da actividade



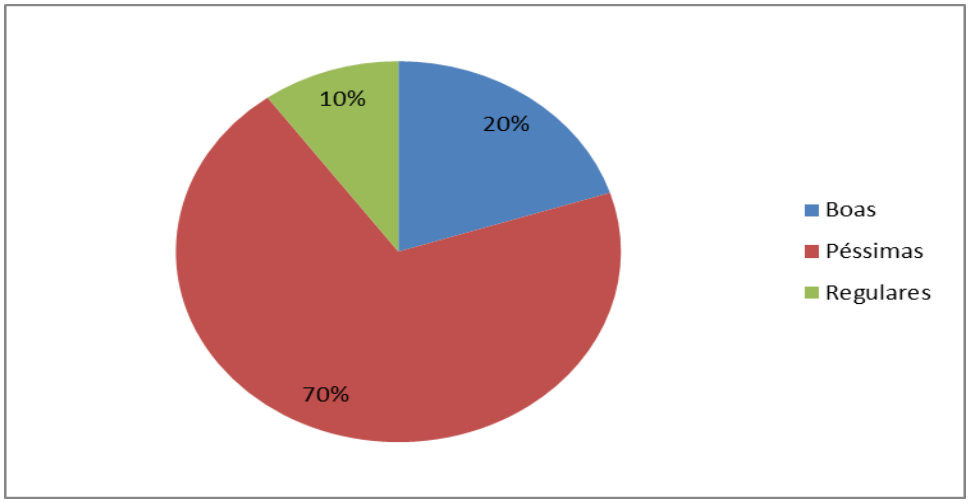
Fonte. Autor, através de resultados do inquérito

Como se pode ler no gráfico acima, questionados se conheciam algum regulamento da actividade de transporte, para além do Código de Estrada, a maioria dos transportadores responderam que não, representando 60% dos casos; já os que afirmam conhecer (40%), não souberam identificar o nome do regulamento, limitando-se a mencionar algumas regras relacionadas com a actividade.

2. 4. 1 Relação entre transportadores com a Direcção Provincial dos Transportes e Comunicações

Sobre este assunto, os transportadores chamados a fazer uma análise sobre a sua relação com a entidade licenciadora e fiscalizadora dos transportes semicolectivos de passageiros, estes responderam que, 20% dos inquiridos considera que são boas, enquanto que 70% acha que são péssimas e os restantes 10% considera regulares, tal como se pode ver no gráfico a baixo:

Gráfico 5. Relação entre transportadores X Direcção Provincial dos Transportes e Comunicações



Fonte. Autor, através de resultados do inquérito

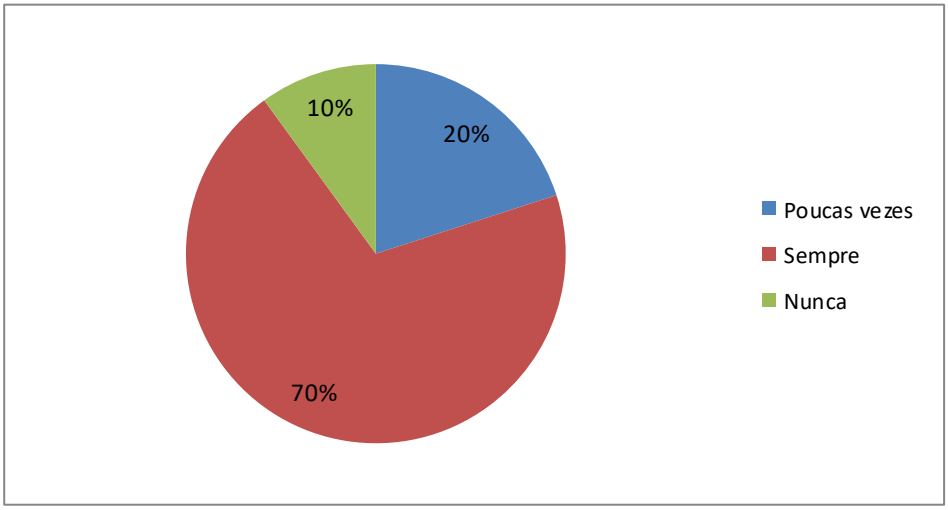
Para argumentar o seu posicionamento, os 70% dos inquiridos afirmaram que não existe espaço para diálogo sobre as suas dificuldades, nem com a associação. Já os 20% consideram existir esse espaço, comentam que é apenas com as associações e, muitas vezes, quem participa das reuniões são os patrões. Questionados se os resultados das negociações com as associações e a Direcção Provincial tem sido positivos, notou-se um similaridade para as respostas Não e Ás Vezes, representando em cada cerca de 39% dos inquiridos.

Em outras considerações, os transportadores disseram que, diariamente, têm de pagar uma taxa aos fiscais da ATPZ correspondente à 100,00Mt e, muitas vezes, em mais de um ponto de fiscalização por dia. Esta taxa aplica-se à todos transportadores de semi-colectivos, mesmo que não estejam filiados à associação. Entretanto, os transportadores não sabem porquê pagam a taxa e nem para onde é canalizado esse valor. Por outro lado, os transportadores queixam-se da falta de segurança no seu trabalho; aumento dos custos de manutenção e do combustível; e do abuso de poder por parte da polícia, que coordena de tal modo que a mesma viatura é mandada parar nos postos de fiscalização seguintes, exigindo o pagamento de outros valores pelas mesmas irregularidades, estado de degradação de algumas vias.

2. 4. 2 Fiscalização das rotas

Sobre este assunto, todos os condutores confirmaram a existência de fiscais e agentes da polícia nas suas rotas. Sobre a sua localização, os inquiridos apontam para as paragens (30%), ao longo das rotas (50) e em ambos (20%). Em relação a fiscalização, grande parte dos inquiridos (60%) considera que é intensiva no período da manhã (das 4h-30h) e da tarde (das 15h-19h). Para os condutores, o trabalho feito pela polícia é considerado pela maioritariamente péssimo (60%), embora alguns considerem-no bom (40%). Questionados sobre a existência de coordenação entre a polícia e os fiscais das associações, 30% dos inquiridos respondeu que sim, contra 35% que consideram que esta coordenação é insuficiente e 35% que negam a existência de coordenação entre eles.

Gráfico 6. Encurtamento de rotas



Fonte. Autor, através de resultados do inquérito

Como se pode ler no gráfico acima, dos 10 transportadores inquéritos, 1, correspondente a 10% afirmou nunca ter encurtado a rota e outras 2 que correspondem a 20%, revelaram terem encurtado e excedido passageiros poucas vezes ao passo que o grosso número de 7 inqueridos afirmou que tem encurtado e excedido número de passageiros sempre.

No entanto, os 7 transportadores que afirmaram encurtar rotas ou excederam a lotação, 75% já foram repreendidos ou pela polícia ou pelos fiscais. No caso da polícia, o valor da multa é da responsabilidade do motoristas e, muitas vezes o proprietário nem chega a ter conhecimento.

2. 4. 3 Razões do encurtamento de rotas e excesso da lotação

Sobre as causas dos encurtamentos de rotas, os condutores apontam para: tarifas baixas (30%); falta de passageiros nas estradas (15%); ganância dos transportadores (12,5%); ineficiência na fiscalização (2,5%); tarifas baixas associadas aos engarrafamentos (40%).

2. 4. 4 Medias para reduzir o incumprimento das medidas

Por forma a reduzir os encurtamentos de rotas na cidade, bem como melhorar a actividade dos "chapas", os transportadores avançaram as seguintes recomendações:

- Aumento da tarifa de transporte;
- Introdução de mais e melhores carros para o transporte semi-colectivo;
- Redução dos postos de fiscalização, para um único ponto de fiscalização em cada rota; Melhor coordenação entre os agentes da polícia, para que trabalhem de forma ordenada, sem terem que mandar parar os "chapas" frequentemente;
- Melhor organização da actividade dos "chapas", através da criação de paragens apropriadas e definição de uma única autoridade policial responsável pelo seu controlo;
- Criação de um espaço onde os "chapeiros" possam expor os seus problemas e opiniões, relacionadas com a actividade.

2. 5 Análise e interpretação de dados

A análise de dados foi feita usando a metodologia apresentada por MANJATE (2010:71), inspirada no modelo de Harvard, fez-se o diagnóstico e a análise das causas do incumprimento das medidas estabelecidas para o exercício da actividade de transporte de passageiros, baseado no encurtamento de rotas e excesso de lotação, com recurso a Teoria da Cebola.

No processo sobre o não cumprimento das normas estabelecidas entre o pelouro e os transportadores sobre o encurtamento existem dois compromisso que não estão a ser respeitados. De um lado, um compromisso social entre os transportadores e os passageiros; e por outro, um compromisso legal entre os transportadores e a Direcção Provincial dos Transportes e Comunicação e outros intervenientes.

Para a análise deste assunto, vai-se tomar em consideração o compromisso legal, onde as partes principais são os "*chapeiros"* e a Entidade Licenciadora.
Aqui o que se pode analisar é que os transportadores e a entidade licenciadora vêem o encurtamento de rotas de forma diferente:
Para os primeiros, associados a froco conhecimento da lei, como foi dito no gráfico 4, estes entendem que encurtar rotas significa não levar o passageiro ao destino, enquanto, o segundo considera encurtamento, dividir as rotas, tomar um caminho diferente da via destinada à rota do "*chapa*", não chegar ao destino, mesmo que o "chapa" não esteja a carregar passageiros.
Os transportadores de passageiros costumam dividir as rotas, quando existe muita procura de pessoas que pretendam seguir de um ponto à outra, para estimular a rotatividade dos passageiros. Os passageiros, nestas situações, efectuam ligações de transporte ou recorrem à outros meios de transporte, como as carrinhas de caixa-aberta, para chegarem aos seus destinos.

Em alguns casos, como disseram os 7 entrevistados correspondentes aos 70% (Gráfico 6), os "*chapeiros*", quando encontrados a encurtar rotas, são aplicados multas de acordo com o regulamento da sua actividade e a polícia apreende a viatura e a carta de condução do condutor.
Sobre as razões que motivam aos transportadores a encurtarem rotas e exceder a lotação, pode analisar recorrendo ao princípio de Interesses –, o que MANJATE (2010:97), diz que neste caso, os indivíduos tendem a mostram aquilo que as partes exactamente querem (expressa a divergência de ideias e não necessariamente oposição. Analisando a figura da cebola, é notório que ambas as partes estão interessadas no transporte dos passageiros e na melhor organização da actividade dos "chapeiros", embora expressem algumas divergências sobre como atingir os objectivos traçados.

Por sua vez, podemos analisar este fenómeno, baseando-nos no principio de Necessidades – o que autor citado acima considera que este diz respeito à um estado de carência associado ao indivíduo; expressam aspectos comuns entre as partes e a base para a resolução do problema.

Neste caso, percebe-se que os grandes problemas são a falta de segurança e de reconhecimento do papel de cada uma das partes.
Por um lado, os transportadores sentem que a sua actividade, embora valiosa, não é reconhecida pelas autoridades de tutela e que nem mesmo as associações defendem os seus interesses. Por outro lado, as autoridades sentem que os "*chapeiros*" não a respeitam como entidade responsável pela actividade de transporte. Ambas querem, também, um ambiente de trabalho seguro e estável, havendo um conflito de interesse mútuo.

Conclusão

A questão da gestão do sistema de transportes de passageiros, o caso do dos encurtamentos de rotas e lotação excessiva na Província da Zambézia, é consequência de vários problemas que derivam da actividade de transporte de passageiros. Com este trabalho, concluiu-se que existe uma relação custo-tempo-distância nas causas dos encurtamentos de rotas e lotação excessiva, validando as primeiras duas hipóteses.

O que quer dizer que, os transportadores encurtam rotas porque a tarifa é baixa e devido a fraca presença de passageiros nos terminais, que os fazem levar muito tempo de um parque para a outra, pondo em causa o volume de receitas diárias que por vezes são estabelecidas pelo patronato.

Em relação a actividade dos semi-colectivos, verificou-se que mesma está desorganizada e que apesar da existência de associações de transportadores, estas não têm muito peso no que diz respeito ao controlo da actividade dos seus "chapeiros". Entretanto, a Direcção dos Transportes e Comunicações procura fazer um grande esforço em ver os transportadores organizados em empresas, porém, nota-se através dos depoimentos dos transportadores que não há incentivos neste sector que possam melhorar essa actividade.

Quanto as medidas tomadas para prevenir os encurtamentos de rotas e ecesso de carga, concluiu-se que: existe uma preocupação em manter o diálogo entre a Direcção Provincial e as associações, mas, o mesmo, não parece envolver de forma directa os transportadores", que são os que diariamente vivem as dificuldades da actividade; a polícia está a fazer o seu trabalho em termos de fiscalização à actividade dos "chapas", mas há falta de clareza sobre os papéis e funções de cada autoridade policial.

Além disso, a sensibilização feita aos transportadores é ineficiente, porque estes não conhecem os regulamentos da actividade e não parece haver preocupação da entidade licenciadora e das associações de transportadores em garantir o seu conhecimento.

As partes envolvidas reconhecem a responsabilidade de todos, como Sociedade Civil, em combater os encurtamentos de rotas e excesso de lotação. Entretanto, o facto de os passageiros não denunciarem, leva a crer que estes, até certo ponto, reconhecem que a tarifa é baixa e, por isso, encaram este problema como algo normal. Por outro lado, a não clarificação do termo encurtamento de rotas abre espaço para diferentes interpretações sobre o que realmente significa encurtar rotas.

Bibliografia

GIL, A. Carlos. *Como elaborar projecto de pesquisa*, São Paulo, Atlas, 2002

LAKATOS, E M, & MARCONI, M. A. *Fundamentos da metodologia da Pesquisa.* São Paulo. 5ª Edição. 2003

LIMAO, N. & VENABLES, A.J. *Infrastructure, geographical disadvantage, trans-port costs, and trade.* The World Bank Economic Review. 15 (3), 451-479. 2001

MANJATE, Joaquim M. *Saber Negociar. As Dez Partes da Negociação*. Maputo. Diname. 2010

PEDERSEN, P. O. *Freight transport under globalisation and its impact on Africa*. Journal of Transport Geography, 9 (2), 85-99. 2001

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. *Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e a Logística Internacional*. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

Dissertações e artigos e relatórios

MATOS, António. 2003. *Planeamento de um sistema de transportes colectivos de passageiros numa zona metropolitana: o caso da província de Maputo*. Dissertação de Doutoramento da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto. Disponível em:http://en.scientificcommons.org/46519715, consultado a 5 de Janeiro de 2020.

USAID (2008). *Proposta de Política de Transportes Urbanos para Moçambique*. USAID, Maputo.

Decretos, Regulamentos, Estatutos e Leis

1. Regulamento de Transporte Automóveis (decreto 11/2009)
2. Estatuto Orgânico INATTAER (Decreto 32/2011)
3. MTC (2019), decreto 11/2019, de 11 de Maio. Ministério de Transporte e Comunicações. Maputo.