



CENTRO DE INTEGRIDADE PÚBLICA  
Anticorrupção - Transparência - Integridade

# **Chapas, Polícias e Fiscais**

*Perigos, Abusos e Cultura em Maputo e Matola*

Janeiro de 2020  
v. 40

Peter E. Coughlin, Ph.D.  
coughlinpeter@gmail.com

e

Mwikali Kieti

com a colaboração de  
Silvestre Chirindza Mapundo

Relatório preparado para  
a Fundação Mecanismo de Apoio à Sociedade Civil  
e  
o Centro de Integridade Pública

©2020 by Peter Coughlin, Mwikali Kieti e Silvestre Mapundo

# Conteúdo

<i>Sumário</i>	<i>iv</i>
<b>Introdução</b>	<b>1</b>
<b>O Contexto de Transporte Urbano em Maputo Metropolitano</b>	<b>1</b>
<b>Objectivos e Metodologia do Estudo</b>	<b>5</b>
<b>A Evidência: Rotas, Preços, Corrupção, Condução Perigosa, o Tratamento de Passageiros e as Condições de Trabalho</b>	<b>9</b>
<i>Encurtamentos, desvios, cobranças para “ligações” e outros abusos dos passageiros</i>	<i>9</i>
<i>Condução perigosa, reclamações e impunidade</i>	<i>12</i>
<i>Corrupção dos polícias e condutores: Tipos, frequência, impacto e controlo</i>	<i>14</i>
Tipos e Frequência de Corrupção: Uma Multa, 37 Gorjetas!	14
Magnitude e Impacto	16
Controlo	18
<i>A gestão dos chapas, as ineficiências na condução e o tratamento dos passageiros</i>	<i>21</i>
<i>As condições físicas dos chapas</i>	<i>25</i>
<i>As condições de trabalho e as implicações graves para os passageiros e o público e para a lucratividade do negócio</i>	<i>26</i>
<i>As tarifas e os incentivos para investimento</i>	<i>27</i>
<b>Recomendações</b>	<b>28</b>
<i>Bilhetes electrónicos</i>	<i>28</i>
<i>Medidas para melhorar a eficiência dos chapas</i>	<i>29</i>
<i>O reajuste periódico das tarifas</i>	<i>29</i>
<i>A condução perigosa dos chapas, midibuses, camiões e carros privados: Empoderando o público para os vigiar e controlar</i>	<i>30</i>
<i>Os abusos dos cobradores e condutores aos passageiros: Empoderando o público para os disciplinar fácil e eficazmente</i>	<i>31</i>
<i>Redução da corrupção entre polícias e condutores dos chapas e midibuses</i>	<i>32</i>
<i>Condições de trabalho nos chapas, midibuses e camiões</i>	<i>34</i>
<i>Segurança e condições físicas dos chapas</i>	<i>34</i>
<i>Incentivos e crédito para substituir chapas por machimbombos ou midibuses</i>	<i>34</i>
<b>Conclusões</b>	<b>34</b>
<b>Anexos</b>	<b>37</b>
<b>Referências</b>	<b>43</b>

## **... e você ainda exige que te dê um refresco?**

— Bernardino Rafael, Comandante Geral da Polícia da República de Moçambique, Cabo Delgado, 13-8-2018, Rádio de Moçambique<sup>1</sup>

“Não queremos uma força ou polícia que pede refresco aos nossos cidadãos. Falaram-nos isso em Olumbe. Imagina o que é isso.... Esse que pede refresco a um cidadão que perdeu os seus haveres, que está a ir em busca de soluções para ter documentos, que o malfeitor maltratou e agrediu e você ainda exige que te dê um refresco? A única diferença com o malfeitor é que você [é] um malfeitor da cidade.... Então deixem de ser malfeitores da cidade!”

---

<sup>1</sup> [www.rm.co.mz/rm.co.mz/index.php/sobre/item/2692-comandante-geral-da-prm-contras-actos-de-corrupcao-na-corporacao.html](http://www.rm.co.mz/rm.co.mz/index.php/sobre/item/2692-comandante-geral-da-prm-contras-actos-de-corrupcao-na-corporacao.html)

## Sumário

Em 2012 em Maputo, 80% das pessoas-viagens ia por via do transporte público—maioritariamente pelos chapas e midibuses privados e, em 2035, será ainda 61% a 70% (Municipal Council of Maputo 2014a:43). Além dos problemas de congestionamento do tráfego causados principalmente pelo alto e crescente número de carros e chapas em Maputo e na Matola, a manutenção de muitos chapas é inadequada e perigosa e os condutores fazem manobras perigosas e, por vezes, mortíferas enquanto é quase impossível denunciar eficazmente estes e os outros abusos dos chapeiros. Prevalece também a corrupção dos polícias municipais e fiscais, a sobrelotação extrema dos chapas, o encurtamento das rotas e os abusos pessoais e financeiros pelos cobradores e condutores, inclusive a rejeição discriminatória de certos passageiros (por ex., idosos) e a insistência do pagamento duplo (o valor da “ligação” acima da viagem normal) para se garantir um assento sobretudo nas horas de pico.

Embora muitas pessoas andem ou vão de carro, um terço viaja em transporte público, principalmente nos chapas, que as leva apinhadas umas contra outras e com joelhos embatidos na cadeira em frente ou enfiados entre as pernas de alguém na sua frente. Outras ficam agachadas a saltitar com os buracos. Com tarifas rijas e infrequentemente revistas em função dos custos, os donos hesitam em reinvestir, a frota escasseia, a miséria continua. O sistema é tão disfuncional que dá azo ao surgimento dos *My Loves*, camiões de caixa aberta, precários e altamente perigosos. Pouco reconhecida é a urgência de o governo, os transportadores e os representantes da sociedade civil negociarem uma fórmula baseada nas despesas dos transportadores para recalcular as tarifas automaticamente (por exemplo, em cada quatro meses) para afastar as vacilações políticas e aliviar as pressões emperrando a ampliação adequada da frota.

A escassez de transporte, sobretudo nas horas de pico, motiva desespero nos passageiros e arrogância e insolência nalguns chapeiros que começam de sentir o direito de discriminar—ilegalmente—contra idosos e mulheres com crianças pequenas, encurtar rotas, cobrar o dobro para ligações de poucos metros e conduzir a alta velocidade, ziguezagueando entre faixas, violando semáforos e passando pela esquerda ou perigosamente perto aos veículos na faixa contrária. Alguns deles sentem-se impunes, tanto que nem respondem quando os passageiros queixam-se dos perigos ou outros abusos. Os abusos e perigos estão agravados pela ausência de regulamentação das horas de trabalho e repouso para os condutores de camiões, chapas e midibuses que trabalham longas horas e ficam perigosamente exaustos.

Outra causa dos abusos e da condução perigosa, sobretudo dos chapeiros, é a corrupção demasiado comum dos polícias municipais ou de trânsito que vigiam o tráfego. Tudo está padronizado. Em segundos e com poucas palavras, a gorjeta—tipicamente de 100 meticais—é recebida. Não perdem tempo e raras vezes a polícia molesta-se a identificar uma infracção para aproveitá-la em extorquir um valor no lugar de emitir uma multa ainda mais pesada. Na caça de dinheiro, todos sentem pressa.

Apesar da alta frequência de manobras de trânsito perigosas observadas neste estudo, os polícias nas paragens encontradas **nunca** mandaram parar os violadores. Embora se focalizassem nos chapas e midibuses, os polícias estão nas paragens principalmente para cobrar a sua taxa privada para o uso das rotas., não para reduzir os riscos verdadeiros: os de mortes e feridos nas estradas. E, o valor total da corrupção é imenso. Na zona metropolitana, dos valores cobrados, **9%** vai para **o polícia**—no total quase 83 milhões de meticais por mês! Nas paragens, quão é a utilidade da polícia para as municipalidades? A experiência fracassou e deve ser suspensa!

Além disto, o chapa—com a conivência de polícias corruptos—torna-se um instrumento cultural que treina o povo a ser agachado, submisso e sem o hábito de resistir abusos.

Agachados e calados face a abusos e indignidades!? Não! Não deve ser essa a moçambicanidade do futuro! Com uma história admirável de resistência, temos mais orgulho do que isto.

Juntas, a indexação de tarifas e a introdução e a popularização de bilhetes electrónicos transformarão o transporte público em Moçambique. Ao eliminar o manuseamento de dinheiro efectivo, as gorjetas pagas aos polícias e o desvio de receitas pelos cobradores, o bilhete electrónico aumentará a lucratividade de investimentos em transporte público (sobretudo em machimbombos e midibuses) e a manutenção de uma frota adequada para servir a população crescente da zona metropolitana sem a agressão e o humilhante aperto humano vistos hoje nas paragens durante as horas de pico.

Finalmente, se adoptássemos o sistema, Olhos e Celulares, para facilitar a denúncia rápida e informatizada de maus condutores, o povo teria uma maneira confiável e popular de canalizar as denúncias para a PRM e o INATTER punir os piores casos quando os donos de tais veículos forem renovar o manifesto e, no lugar disto, estejam obrigados a ir de novo à escola de condução ou, para os donos de chapas, machimbombos e camiões, mandarem os seus condutores lá.

A mudança é possível ... e urgente!

## Introdução

Em 2012 em Maputo, 80% das pessoas-viagens ia por via do transporte público—maioritariamente pelos chapas e midibuses privados<sup>2</sup> e, em 2035, será ainda 61% a 70% (Municipal Council of Maputo 2014a:43). Além dos problemas de congestionamento do tráfego causados principalmente pelo alto e crescente número de carros e chapas<sup>3</sup> em Maputo e na Matola, a manutenção de muitos chapas é inadequada e perigosa e os condutores fazem manobras perigosas e, por vezes, mortíferas enquanto é quase impossível denunciar eficazmente estes e os outros abusos dos chapeiros.<sup>4</sup> Prevalece também a corrupção dos polícias municipais e fiscais, a sobrelotação extrema dos chapas, o encurtamento das rotas e os abusos pessoais e financeiros pelos cobradores e condutores, inclusive a rejeição discriminatória de certos passageiros (por ex., idosos) e a insistência do pagamento duplo (o valor da “ligação”<sup>5</sup> acima da viagem normal) para se garantir um assento sobretudo nas horas de pico.

Quem viaja nos chapas conhece na carne a situação. Embora, pela grande parte, as categorias dos problemas sejam conhecidas, a sua frequência e diversidade não têm sido investigadas. Falta também uma análise profunda das medidas viáveis para reduzir ou eliminar os desmandos.

## O Contexto de Transporte Urbano em Maputo Metropolitano

Incluindo Matola, Machava e a Cidade de Maputo, o Maputo Metropolitano tinha, em 2014, “aproximadamente 400 machimbombos, 50 dos quais privados, ... enquanto a Transportes Públicos de Maputo (TPM) operava [diariamente 140] outros em mais ou menos 60 rotas. [No entanto,] o sistema de transporte público rodoviário em Maputo Metropolitano baseia-se principalmente numa rede de rotas operadas por 4.000 a 4.500 chapas (minibuses de 16 ou 17 assentos ou midibuses com 27 ou 28) a funcionar em 130 rotas” (Municipal Council of Maputo

---

<sup>2</sup> Os chapas (minibuses) normalmente aceitam 16 ou 17 pessoas sentadas mais até cinco ou seis de pé sem contar o cobrador. Os machimbombos pequenos (midibuses) normalmente aceitam 28 ou 33 pessoas mais por volta de 12 de pé; e os machimbombos grandes, 43 sentadas mais um número igual de pé. Alguns dos machimbombos TATA da ETPM têm 55 assentos e aceitam de 40 a 50 pessoas de pé.

<sup>3</sup> “Por exemplo, um chapa da Baixa à Praça dos Combatentes fazia 17 viagens por dia no ano 2008, mas em 2014 só conseguia fazer 12 viagens. Se por cada viagem levar em média 30 passageiros ao longo do percurso, contando o sobe e desce, em 2008 podia transportar 510 passageiros/dia e em 2014 só transportava 360 passageiros/dia, cerca de 30% menos de sua capacidade potencial” (Tejada 2018).

<sup>4</sup> Não existem estatísticas sobre o número de mortes causadas pelos chapas, mas, no geral por cada 100.000 veículos, as estradas Moçambicana são **160 vezes** mais mortíferas do que as da Canadá e 10 vezes mais do que as da África do Sul. Em Moçambique, por cada 100 veículos nas estradas, anualmente 1,2 pessoas morrem. Numa década, por cada oito veículos, uma pessoa morre num acidente rodoviário (WHO 2018)! Para detalhes, veja Anexo 1.

<sup>5</sup> Durante as horas de pico, a multidão nos terminais, por vezes, é organizada, noutros esmagam-se entrando nos chapas e machimbombos. Para se garantir um assento, os passageiros com urgências e dinheiro apanham transporte na penúltima paragem ou mesmo no outro lado da rua em frente do terminal e aceitam pagar o dobro. Ganhosos, os cobradores dos chapas preferem tais passageiros apesar do ressentimento dos demais que aguardam nas paragens. A prática continua embora condenada pelo governo e pelas associações dos transportadores.

(2014b:2-4). Sem contar os minibus e midibus, em 2018, havia 1.165 chapas a percorrer as rotas no Município de Maputo inclusive 335 chapas não licenciados.<sup>6</sup>

As associações não-lucrativas dos donos dos transportes públicos regulamentam os chapas em zonas demarcadas e gerem as rotas lá, por exemplo, UTRAMAP com 1.338 chapas em Machava e Matola-sede e UNICOTRAMO com 320 em Infulene.<sup>7</sup> Tipicamente, as associações reúnem cooperativas que organizam os chapas ao longo das rotas numa certa zona. Para manter o seu monopólio, disciplinar os condutores e cobradores e cobrar cotas diárias, as associações ou as suas cooperativas-membros empregam gestores e fiscais para cada rota e, em raros momentos, recorrem aos polícias municipais ou de trânsito para impor ordem.

Em 2012, das pessoas transportadas, os chapas levaram 60.8% (Figura 1). Contudo, o plano director metropolitano substituirá paulatinamente os chapas por midibus e machimbombos, dando exclusividade ao sistema Bus Rapid Transport (BRT) a longo das rotas principais e aumentará a utilização de chapas para os serviços *feeder* para trazer passageiros das zonas periurbanas e ligá-los ao BRT e aos machimbombos. A Figura 2 mostra o cenário optimista para as rotas do BRT eventualmente activas em 2035. Além disso, “os chapas devem ser substituídos paulatinamente” por midibus. Para acelerar a transição, em 2019, a Agência Metropolitana de Transporte (AMT) de Maputo estava a buscar financiamento para mais 400 machimbombos a diesel e 90 a gás para colmatar melhor a procura.<sup>8</sup>

A transição para machimbombos e midibus facilitará também a transição para um sistema mais condigno, onde cada passageiro terá direito a um assento, como se fez no Quênia. Em Nairobi, nos anos 80, os chapas (*matatos*) e machimbombos enchiam-se com muitos passageiros de pé, apinhados uns contra outros e mais alguns agarrados das portas enquanto os seus corpos cavam parcialmente fora do veículo. Hoje em dia, todos têm um assento garantido.

Em Outubro e Novembro de 2019, a agência começou a testar o sistema informático central que comunica com as máquinas-leitoras para os bilhetes electrónicos instaladas numa amostra dos machimbombos na rota Baixa-Boane. O Director da AMT prevê que o sistema estará a funcionar em todos os machimbombos nesta rota em Fevereiro de 2020. Os bilhetes electrónicos oferecerão M-Pesa e servirão também como cartões de débito, fornecendo assim serviços financeiros para muitas pessoas até agora excluídas. Com tempo, o sistema de bilhetes electrónicos terá interoperacionalidade abrangendo todos os machimbombos, inclusive os do BRT, os midibus em qualquer rota e o comboio de Baixa-Matola Gare.<sup>9</sup> Infelizmente, as máquinas-leitoras utilizadas na fase de pilotagem são quase idênticas às utilizadas para ler qualquer cartão de crédito e emitir um recibo. Dada a multidão, sobretudo nas horas de pico, este tipo de leitor será lento e piorará o congestionamento na entrada. Por contraste, na Ruanda, os passageiros somente deslizam o cartão acima do leitor e logo entram no machimbombo. Como qualquer lentidão reduz as viagens, o rendimento e o lucro por dia, a utilização de tecnologia ultrapassada não será aconselhável.

Os bilhetes electrónicos mudarão radicalmente a organização, eficiência e os incentivos no sector. Como o dinheiro de cada bilhete será depositado directamente no banco, os cobradores e condutores terão pouca oportunidade de roubar das receitas. Por exemplo, segundo Patrick Buchana, o director-dono de Tap&Go na Tanzânia, a implementação de bilhetes electrónicos nos machimbombos reduziu tais roubos em flecha e, para os donos, aumentou as receitas em

---

<sup>6</sup> Dados da “Contagem de Chapas, 2019” fornecidos por Joaquin Romero de Tejada, Gerente Local, T-SUM (Transition to Sustainable Urban Mobility, Maputo. [www.t-sum.org](http://www.t-sum.org))

<sup>7</sup> entrevistas com Gabriel Manjate, Secretário, União dos Transportes de Maputo (UTRAMAP), 11/9/2019, e com Gabriel Macheve, Presidente, União das Cooperativas dos Transportadores Semi-Colectivos de Passageiros e Carga do Município da Matola, Maputo (UNICOTRAMO), 12/9/2019

<sup>8</sup> entrevista com Eng<sup>o</sup> António dos Santos Matos, Director, Agência Metropolitana de Transporte de Maputo, 30-9-2019

<sup>9</sup> *ibid.*

35% (Nuwagira 2018). Noutro sistema de bilhetes electrónicos, “câmaras ... contam o número de pessoas que entram no machimbombo para verificação do número de bilhetes vendidos”, isto para alertar os donos se houver discrepâncias (Bailey e Duggan 2020 traduzido). Tampouco haverá os transtornos e perdas de tempo em receber dinheiro vivo e arranjar trocos. Ao entrar ao veículo, o passageiro passará o seu cartão por um segundo acima do leitor. Além disso, os polícias terão dificuldade de extorquir condutores que não manuseiam dinheiro efectivo. Portanto, o enfoque policial virará para os chapas que não terão o sistema. Assediados assim, os donos dos chapas terão mais incentivo a investir em midibuses ou machimbombos para controlar melhor as receitas. O sistema electrónico—sendo ligado à Internet—possibilitará também a criação de estatísticas dos passageiros por hora e dia em cada rota. Isto permitirá aos gestores a agir em tempo real a engarrafamentos e a mudanças da procura em diferentes rotas para otimizar a distribuição dos machimbombos e midibuses, melhorando assim o serviço e a lucratividade. Ligados à Internet, alguns oferecerão WI-FI aos passageiros, como se faz no Quênia. Assim, ganharão outra vantagem sobre os chapas.

No início, a imposição do sistema de bilhetes electrónicos inspirará resistência espontânea ou organizada e quiçá violenta, inclusive a destruição de equipamento electrónico, pelos condutores e cobradores dos machimbombos e, com tempo, dos midibuses, porque, em vez de pequenos empresários, estes se converterão em empregados com salários provavelmente inferiores aos rendimentos que conseguem actualmente. Outro risco é que algumas pessoas possam aproveitar-se do tumulto para criar desordens maiores.<sup>10</sup> Para evitar greves e minimizar a resistência, os donos e o governo terão de ponderar estratégias para criar benefícios imediatos para os passageiros e ganhar a sua simpatia e lealdade, isto para prevenir a sua aliança com os condutores e cobradores dos chapas e midibuses que estarão afastados certas rotas.

Para além disto, a multidão desordeira nalguns terminais e paragens e os apertos frequentes quando os passageiros sobem e descem obrigarão a criação de instalações físicas e medidas operacionais para manter ordem e criar hábitos de maior disciplina. Por exemplo, o hábito de alguns condutores—sobretudo os que antes conduziam chapas—de permitir passageiros entrarem pelas portas em frente e atrás nos machimbombos contribui para a desorganização e demoras nas paragens. No entanto, se as máquinas-leitoras demorarem mais de um ou dois segundos, o embarque continuará a ser intoleravelmente lento, o que reduzirá a aceitabilidade, eficiência e lucratividade do sistema de bilhetes electrónicos. Em torno, isto faria mais lenta a amplificação do sistema e, no fim, a redução na percentagem de passageiros levados pelos chapas, uma das metas do plano director de transporte metropolitana.

Finalmente, vale conhecer os termos aceites para a implementação do sistema electrónico. Infelizmente, a inacessibilidade do contrato impediu a nossa análise dos termos em comparação com os outros países. Quando entrevistado, o Presidente do Conselho de Administração da AMT recusou de nos facilitar uma cópia do contrato com MaxCom África, a empresa seleccionada para fornecer e gerir o sistema de bilhetes electrónicos. Argumentou que o contrato, válido para dez anos, contém uma clausula de sigilo que o proíbe a sua divulgação.<sup>11</sup> Contudo, a Lei de Direito à Informação (Artigo 11.2.f) obriga os órgãos públicas a “proceder à ampla divulgação da informação [sobre] ... (f) contratos celebrados, incluindo a receita e a despesa neles envolvidas.” É importante conhecer a percentagem da tarifa que irá à MaxCom e se o contrato proíbe a utilização do cartão em máquinas leitores de diferentes marcas, assim

---

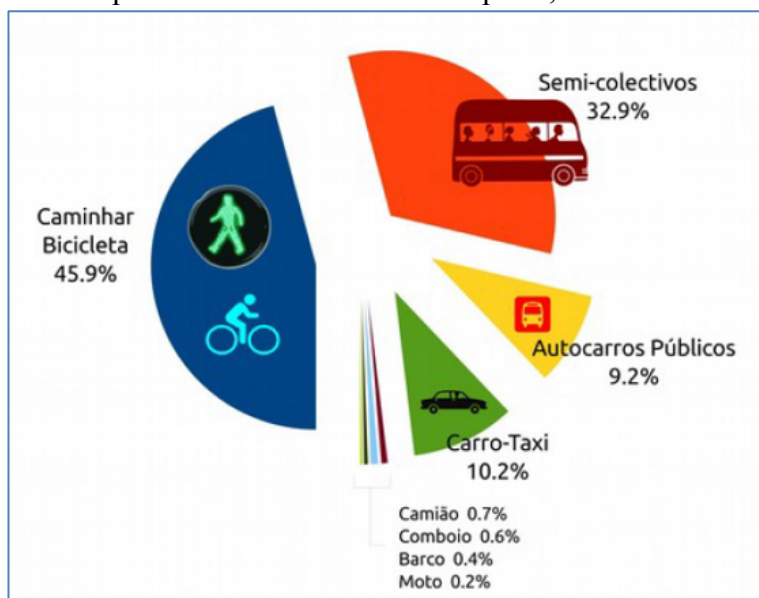
<sup>10</sup> “A primeira manifestação ... [informal e violenta] ocorreu, em 1993, contra o aumento do preço dos “chapas”, que passou na altura de 500 para 1000 meticais (na antiga moeda). Para além das revoltas de 2008 e 2010, houve outra tentativa de manifestação, em 15 de Novembro de 2012, em que a população também reclamava o aumento do preço dos “chapas”. Embora a última tenha sido menos expressiva, dada a pronta e ameaçadora reacção da polícia, ela confirma a tendência periódica de os cidadãos se manifestarem contra os aumentos bruscos do custo de vida” (Brito 2017:15).

<sup>11</sup> entrevista com António dos Santos Matos, PCA, Agência Metropolitana de Transporte de Maputo, 29/9/2019



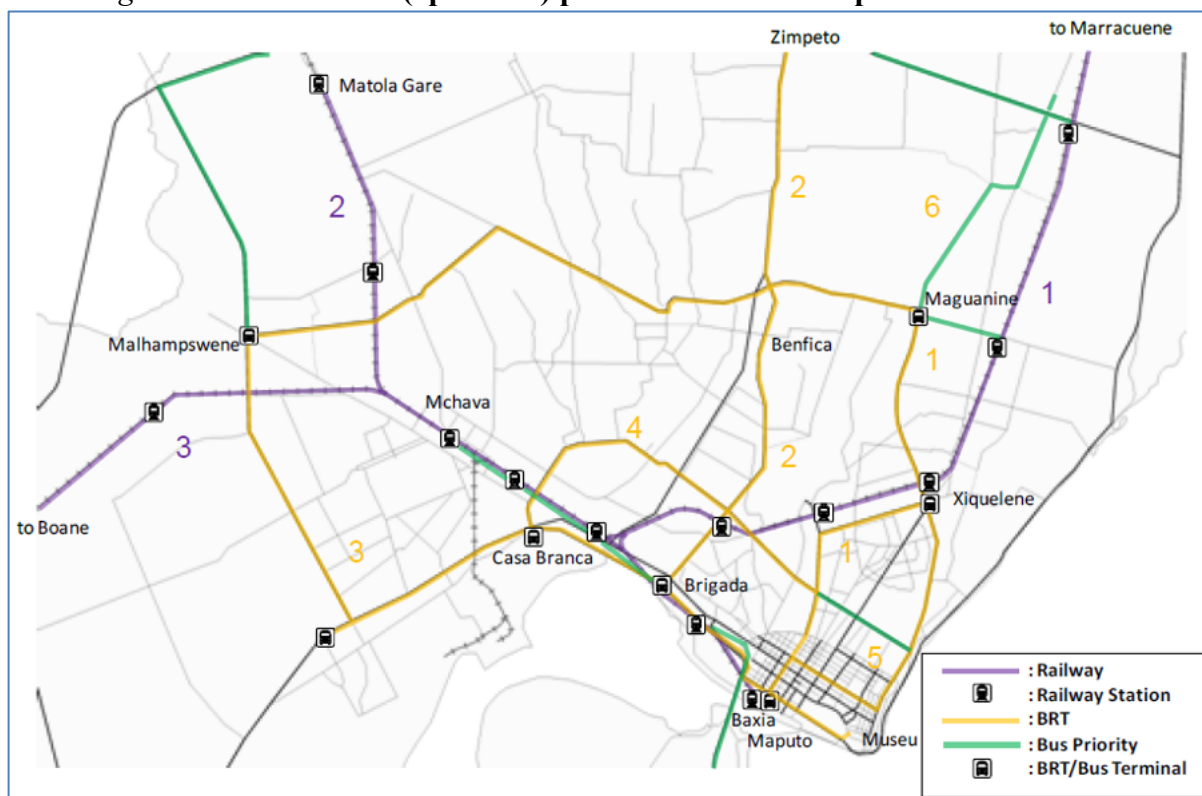
criando um monopólio para o MaxCom, o que seria em contra a política enunciado do governo de encorajar competição e baixos preços para os consumidores.

Figura 1. Percentagens das pessoa-viagens feitas por diferentes meios de transporte, 2012



Fonte: adaptada do Municipal Council of Maputo (2014a:14) por Tejada (2018:2)

Figura 2. O Cenário C (optimista) para a Rede de Transporte em 2035



Fonte: Municipal Council of Maputo (2014a: 25)

**Tabela 1. Comparação de pessoa-viagens em 2012 e 2035**

<i>Tipo de corredor:</i>	2012		2035		Factor de aumento	2035	
	Actual		Cenário C Compacto			Cenário A Tendência	
	Pessoa-Viagens		Pessoa-Viagens			Pessoa-Viagens	
<b>Modalidade</b>	Milhões de viagens	%	Milhões de viagens	%		Milhões de viagens	%
Transporte privado	0.34	20.4	1.13	29.8	3.32	1.39	39.1
Transporte público	1.33	79.6	2.66	70.2	2.00	2.16	60.9
<b>Subtotal</b>	<b>1.67</b>	<b>100.0</b>	<b>3.79</b>	<b>100.0</b>	<b>2.27</b>	<b>3.55</b>	<b>100.0</b>
Andar	1.42		1.91				
Total	3.09		2.10				

*Fonte:* Municipal Council of Maputo (2014a:43)

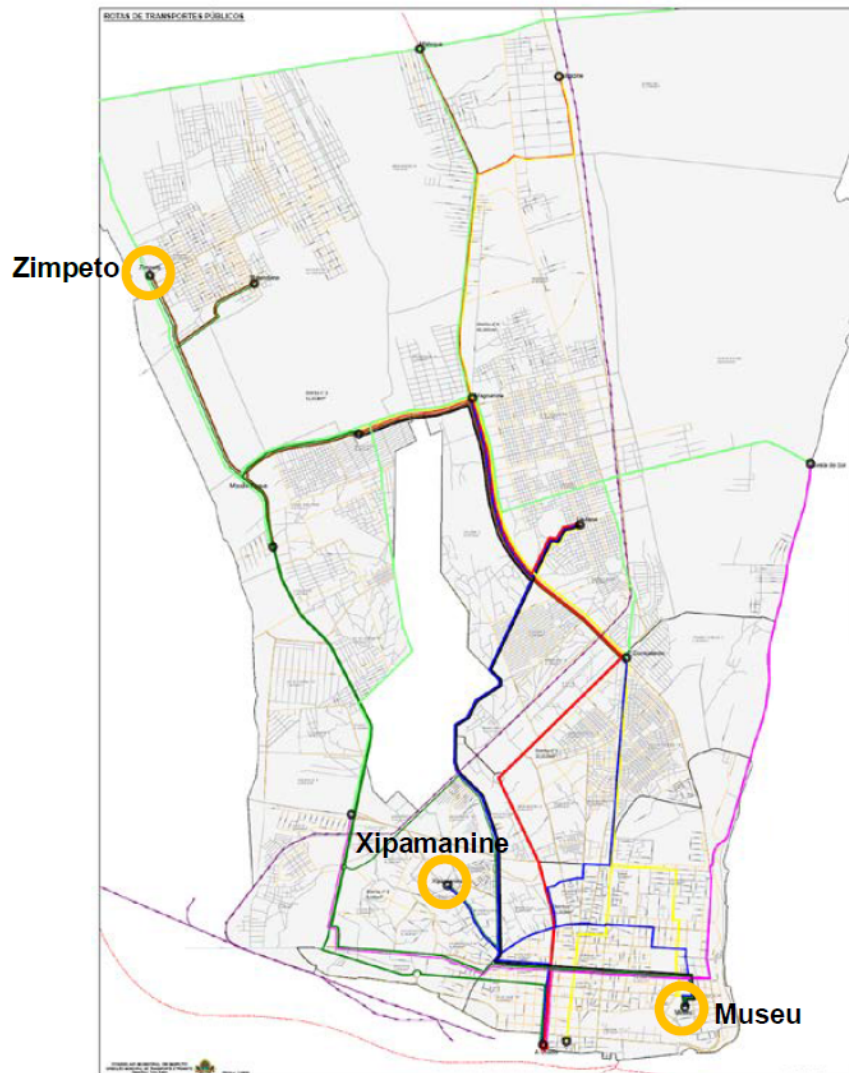
## Objectivos e Metodologia do Estudo

Os objectivos do presente estudo são: (i) quantificar os problemas, inclusive alguns ainda não descritos na literatura, (ii) avaliar as possíveis soluções para eliminar a corrupção da polícia e dos fiscais, (iii) estudar a possibilidade de documentar electronicamente as manobras mais perigosas dos condutores, facilitar o registo de denúncias públicas e garantir que condutores grosseiramente indisciplinados sejam penalizados, (iv) considerar como facilitar o registo de denúncias contra condutores e cobradores nos machimbombos, midibuses e chapas e (v) avaliar como, a curto prazo, melhorar a eficiência dos chapas (i.é, aumentando a velocidade média e o número por dia de viagens/dia e o número de passageiros/dia levados por cada veículo) para identificar como reduzir o custo por passageiro e aumentar a lucratividade dos transportadores e o seu reinvestimento no sector, de preferência em machimbombos maiores, para reduzir o congestionamento rodoviário. Para os aspectos observacionais, o nosso investigador fez 151 viagens em chapas activos em diversas rotas metropolitanas (Tabela 2), registando observações relevantes em um questionário electrónico da KoboToolBox.com.

*Tabela 2. Terminais iniciais e finais na amostra*

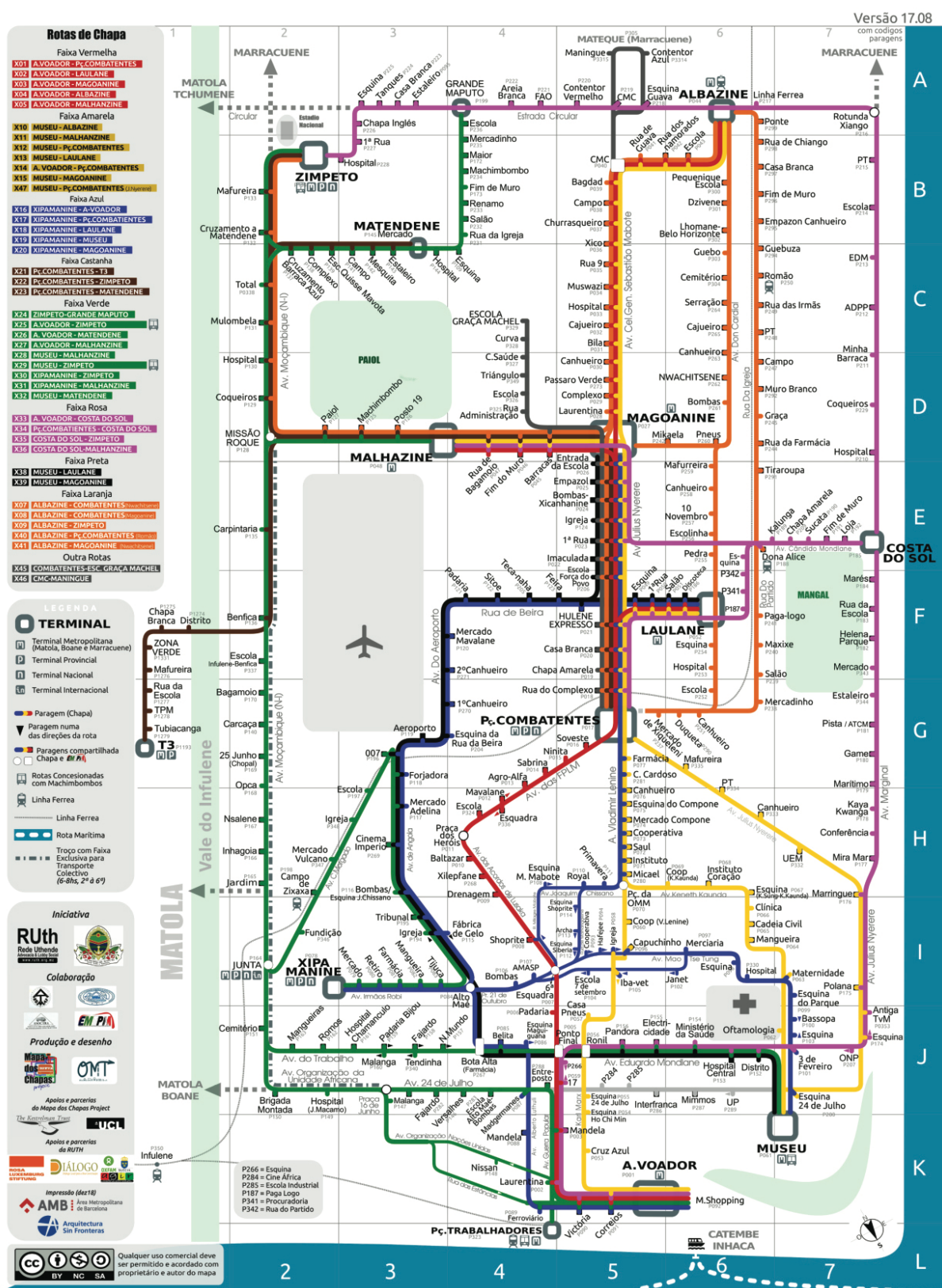
<b>Terminal inicial</b>	<b>Obs.</b>	<b>Terminal final</b>	<b>Obs.</b>
A. Voador	14	A. Voador	11
Albazine	3	Albazine	3
Baixa	10	Baixa	7
C. 700	3	C. 700	2
C. Matola	6	C. Matola	6
Costa do sol	4	Costa do sol	4
Fomento Cial	2	Fomento Cial	4
Liberdade	15	Liberdade	19
M. Gare	1	M. Gare	1
M. Socimol	1	M. Socimol	1
Machava	4	Machava	2
Malhapsene	4	Malhapsene	4
Malhazine	2	Malhazine	2
Mozal	3	Mozal	3
Museu	9	Museu	10
Nkobe	1	Nkobe	1
P. Combatentes	28	P. Combatentes	25
P. Lumumba	10	P. Lumumba	9
T3	6	T3	6
--		Tchumene	1
Xipamanine	20	Xipamanine	25
Zimpeto	5	Zimpeto	5
<b>Total</b>	<b>151</b>	<b>Total</b>	<b>151</b>

Figura 3. Rotas dos chapas dos quatro maiores terminais em Maputo e Matola



Fonte: Municipal Council of Maputo (2014a:6)

Figura 4. Mapa do Transporte Público do Município de Maputo



Fonte: Klopp (2019:11) ou, alternativamente, [https://wiki.lafabriquedesmobilites.fr/images/fabmob/1/15/Mapa\\_Transportes\\_Maputo.png](https://wiki.lafabriquedesmobilites.fr/images/fabmob/1/15/Mapa_Transportes_Maputo.png)

# A Evidência: Rotas, Preços, Corrupção, Condução Perigosa, o Tratamento de Passageiros e as Condições de Trabalho

## Encurtamentos, desvios, cobranças para “ligações” e outros abusos dos passageiros

Do assento atrás do condutor, observávamos o seu comportamento e o do cobrador. Observámos os desvios e encurtamentos da rota, a rejeição de passageiros idosos ou de pessoas com crianças pequenas, a dificuldade de receber o troco devido e a recolha de passageiros desesperados, dispostos a pagar extra para a ligação, mesmo sendo somente 100 ou 200 metros para a paragem do outro lado da rua.

A prática de cobrar por uma curta ligação é condenada pelo povo e pelo governo porque é vista como injusta e cria fricções entre pessoas pobres e as de mais posses. No entanto, a pesar de denúncias e dalguns esforços do governo de proibir a prática de insistir que os potenciais passageiros paguem para ligações, 29% dos chapas nas rotas estudadas chegaram ao terminal inicial já com passageiros que não desceram, isto é, que tinham pago pela ligação (Tabela 3). Dos chapas das nossas rotas que entraram no terminal inicial, 4,8% passou **cheio** de pessoas de “ligação” enquanto outro 9,5% passou **semi-cheio sem** aceitar passageiros do terminal. No total, um sétimo (14,3%) apenas descem alguns passageiros e logo parte **sem** aceitar passageiros do terminal. Até, 1,8% que chegou semi-cheio, somente aceitou passageiros que não iam longe, isto para maximizar a probabilidade de apanhar mais passageiros em frente e, logo, dinheiro (Tabela 4). Dos chapas em que o nosso inquiridor viajou, 14% chegou ao terminal final com passageiros que tinham pago para ligação, ou seja, para o direito de continuar a viagem sem transtornos depois do terminal (Tabela 3).<sup>12</sup>

Embora raro (4% das observações), o encurtamento abrupto da rota anunciada causa intensas disputas ou, mesmo, brigas com os passageiros. Pois, ameaça-os com a perda do seu dinheiro porque, além do desperdício de tempo, terão de pagar mais uma vez para terminar a sua viagem. Nos seis casos de encurtamento observados, embora os passageiros queixassem e demandassem o seu dinheiro de volta, nunca o receberam. Embora raro (1% das observações), o anúncio de um destino não-verdadeiro é outro abuso cometido por alguns chapeiros (Tabela 6). Tais abusos acontecem porque os cobradores estão a minar o costume moçambicano de pagar pela viagem somente quando chegam ao destino combinado. Na amostra, 24% dos cobradores começaram de cobrar a tarifa mais de um quilómetro antes do terminal final (Tabela 5). Pois, a prática tradicional protege os passageiros contra encurtamentos, desvios e o anúncio de um destino falso. Se não chegam, não pagam. Contudo, se o governo e as associações dos donos dos chapas e midibuses não codificarem esta prática, protegendo-a em lei e divulgando-a pelos meios de comunicação social, em mais alguns anos esta tradição será totalmente minada e ficaremos como os Quenianos que têm de pagar logo que entram no chapa ou midibus, ficando assim desprotegidos contra desvios e encurtamentos da rota.

Felizmente, quando os passageiros pediram paragem atempadamente e em voz alta, os condutores sempre acataram ao pedido. Portanto, isto não se regista como um problema. A música foi tampouco um problema. Enquanto 77% dos chapas não tinha música, 20% tinha posto a música num volume alto, mas, quando os passageiros pediram baixá-la, o condutor sempre cooperou (Tabela 8).

---

<sup>12</sup> A discrepância nos dados sobre a frequência de chapas com passageiros que pagam para ligações acontece porque a Tabela 3 reporta as actividades de quaisquer chapas da nossa rota que o nosso inquiridor viu chegar ao terminal inicial, enquanto Tabela 4 reporta as actividades somente dos chapas em que ele viajou.



Embora raro (1% das observações), às vezes os passageiros tiveram de demandar os seus trocos insistentemente e, mesmo assim, nem sempre os receberam (Tabela 7). Também, em 10% das viagens, os cobradores recusaram a entrada às crianças, às pessoas idosas ou deficientes ou a outras por razões não óbvias (Tabela 9). Além disto, em 5% das viagens, houve momentos em que os cobradores ou condutores abusaram um ou mais passageiros verbal ou, num caso, fisicamente (Tabela 10). Algumas vítimas, mas não todas, reagiram veementemente e receberam apoio dalguns passageiros. Surpreendente é que, muitas vezes, o apoio foi fraco ou não existente (Tabela 10). A inconsistência ou fraqueza dos protestos das vítimas e dos restantes passageiros contra os abusos sugere a possibilidade que muitos já estavam convencidos da sua impotência e da falta de apoio da polícia ou outras instâncias.

Tabela 3. *Frequência de chapas que transportavam passageiros que pagaram para ligação*

	Valor	Nº total de chapas observados
<b>Terminal inicial</b>		
Chapas a chegarem no terminal <b>inicial sem</b> passageiros de ligação	105	148
Chapas a chegarem no terminal <b>inicial com</b> passageiros de ligação	43	148
Ao chegarem ao terminal inicial quantos passageiros de ligação foram mandados descer pelos fiscais e, de facto, desceram	4	
% de chapas com passageiros de ligação no terminal inicial	29%	
Valor médio do número de passageiros de ligação no terminal inicial	5.3	
Desvio padrão do número de passageiros de ligação no terminal inicial	3.1	
<b>Terminal final</b>		
Antes do terminal <b>final</b> , quantos passageiros entraram que pagaram extra para ligações?	134	
Quantos chapas estavam a levar passageiros de ligação até o <b>terminal inicial</b> ?	21	144
% de chapas com passageiros de ligação no terminal inicial	14%	
Valor médio do número de passageiros de ligação no terminal inicial	6.4	
Desvio padrão do número de passageiros de ligação no terminal inicial	4.2	

Tabela 4. *“Ligações” e outras tácticas abusivas dos chapas nos terminais*

	nº	%
Enquanto esperava o seu chapa, quantos chapas da sua rota viu que foram:		
<b>cheios</b> [com passageiros de “ligação”] e passaram <b>sem</b> receber passageiros do terminal	8	4.8%
<b>semi-cheios</b> [com passageiros de “ligação”] e, mesmo assim, passaram <b>sem</b> receberem passageiros do terminal ou	16	9.5%
<b>semi-cheios</b> [com passageiros de “ligação”], mas só admitiram passageiros que <b>não</b> iam até ao fim da rota?	3	1.8%
<b>Total</b> de chapas observadas desta rota	168*	100%

\* Este número excede 151 porque está a contar os chapas da sua rota que passaram o inquiridor, não aquele no que ele viajou.

Tabela 5. Cobranças e encurtamentos

Questão	Sim	Não	Total de chapas observados	% Sim
Encurtaram a rota?	6	144	150	4%
Será que o cobrador começou a cobrar a tarifa dos passageiros <b>mais</b> de um quilómetro antes do terminal final?	35	110	145	24%

Tabela 6. Destinos falsos

Questão	Nº de vezes
No terminal inicial, quantas vezes é que o cobrador de um chapa na rota escolhida pelo inquiridor anunciou um destino diferente do que da rotula do chapa?	2
Se, no início, o cobrador tinha anunciado um destino diferente do da rotula, quantas vezes é que, mais tarde, ele começou de anunciar o terminal correcto?	2
Quando o chapa chegou ao terminal falso (o anunciado no início), quantas vezes é que o cobrador exigiu que todos os passageiros descessem ou, pelo menos, pagassem de novo?	1
Número de viagens observadas	151

Tabela 7. Trocos não recebidos

Eventos	Nº de pessoas
<b>Trocos não recebidos</b>	
No percurso todo, quantos passageiros <b>nunca</b> receberam os trocos devidos, apesar de queixas?	5
No percurso todo, quantos passageiros tiveram de exigir intensamente para poder receber os trocos devidos?	5
Número de viagens onde tais problemas surgiram	2
Viagens totais	151

Tabela 8. Música

Observação	Contagem	Chapas totais observados
<i>A música do rádio ou disco foi:</i>		
em silencio	77	98
<i>de volume:</i>		
moderado	20	98
extremamente alto embora ninguém se queixasse	5	98
extremamente alto e, quando um ou mais passageiros se queixaram, o condutor		98
- <b>não fez nada ou quase nada</b> para o reduzir	0	98
- reduziu muito o volume	2	98



Tabela 9. Discriminação ou rejeição arbitrária de passageiros

Eventos	Número de eventos	Número de viagens observadas
<b>Rejeição, sem razão, de passageiros:</b>		
- com bebê de menos de dois anos de idade	0	129
- com crianças de 2 a 6 anos de idade	2	105
- idosos ou deficientes.	8	106
- obesos	0	106
<b>Rejeição de passageiros por outras razões não óbvias<sup>1</sup></b>	1	106
<b>Total</b>	<b>11</b>	<b>n.a.</b>

<sup>1</sup> Por exemplo, sem causa óbvia (havia lugares), o cobrador empurrou uma senhora, bloqueando e empurrando-a com o antebraço, e fechou a porta na sua cara.

Tabela 10. Abusos verbais e físicos e queixas pelos passageiros

Observação	Contagem	Chapas totais observados
No percurso todo, <b>quantas situações</b> houve em que o cobrador ou condutor abusou um passageiro ou potencial passageiro verbal ou fisicamente?	5	101
No percurso todo, <b>quantos passageiros</b> ou potenciais passageiros foram abusados <b>verbal</b> e <b>grosseiramente</b> pelo cobrador ou condutor?	7	101
No percurso todo, <b>quantos passageiros</b> ou potenciais passageiros foram abusados <b>fisicamente</b> pelo cobrador ou condutor? (Exemplos: empurrados ou agarrados forte ou imprópriamente?)	1	101
Quando houve abusos verbais ou físicos, <b>quantas vítimas</b> lançaram protestos veementes?	5	101
<i>Quando houve protestos, será que os passageiros apoiaram a vítima?</i>		
Nada ou quase nada	2	
Sim, mas fracamente <sup>1</sup>	2	
Sim, fortemente	1	
No percurso todo, quantas <b>vezes</b> houve que, embora os passageiros tenham pedido atempadamente <sup>2</sup> para sair na próxima paragem e o pedido fosse ouvido claramente pelo inquiridor, o condutor não os permitiu a descer até, pelo menos, 300 metros depois?	0	100

<sup>1</sup> Em duas situações, passageiros protestaram fracamente contra um abuso embora a pessoa abusada não tenha protestado veemente.

<sup>2</sup> *Atempadamente* quer dizer ter pedido em voz alta pelo menos 100 metros **antes** de chegar à paragem ou, uma vez que se parou, ter pedido antes do condutor arrancar para sair.

## Condução perigosa, reclamações e impunidade

Frequentes são as manobras perigosas dos condutores. Também as reclamações. A evidência, porém, sugere que os condutores se sentem impunes e os passageiros, sem poderes eficazes. Das viagens observadas, 21% dos condutores cometeram uma ou outra infração grave e perigosa, inclusive violar um semáforo (1,3%), passar ilegalmente ao lado esquerdo doutro veículo (2,7%), manter pouquíssima distância atrás doutro veículo (2,7%) e conduzir a uma velocidade acima de 60 km/h (18.5%) (Tabela 11). Quando houve manobras, em 29% das vezes, houve reclamações dos passageiros principalmente contra a violação de semáforos e o excesso de velocidade, mas os condutores **nunca** respeitaram as reclamações e **nunca** melhoraram o seu comportamento (Tabela 12 e Tabela 13). Concluímos que se sentem

impunes. Outros, desrespeitosos, saltam as bichas, seja pelo lado direito, seja pelo esquerdo, o que frustra os cidadãos leais e, eventualmente, torna alguns deles em infractores também, propagando assim um estilo—uma cultura—de condução arrogante e perigoso.

*Tabela 11. Tipos e frequência de manobras perigosas (número total de infracções e número de chapas que as fizeram)*

<b>Tipo de infracção</b>	<b>No. total de infracções<sup>1</sup></b>	<b>No. de chapas que fizeram a infracção ao longo duma rota</b>	<b>No. de viagens observadas</b>	<b>% das viagens onde aconteceu a infracção</b>
Violar um semáforo	2	2	151	1.3%
Passar ilegalmente ao lado esquerdo doutro veículo	5	4	147	2.7%
Manter pouquíssima distância atrás doutro veículo	6	4	147	2.7%
Ultrapassar um veículo embora houvesse tráfego demasiado próximo na faixa contrária	3	1	148	0.7%
Fazer corridas contra outro chapa ou veículo	11	6	100	6.0%
Conduzir a uma velocidade acima de 60 km/h	57	27	146	18.5%
<i>Nunca</i>		119		
<i>1 ou 2 vezes</i>		17		
<i>3 ou mais vezes<sup>3</sup></i>		10		
Fazer outras manobras ou acções muito perigosas	0	0	99	0.0%
Qualquer violação	84	31	148	20.9%

<sup>1</sup> Numa viagem, alguns condutores fizeram várias infracções e/ou a mesma infracção mais de uma vez.

<sup>2</sup> As perguntas sobre corridas e outras manobras foram acrescentadas um pouco tarde no estudo de campo e, portanto, tem menos observações.

<sup>3</sup> Um condutor fez tantas manobras perigosas que chegou ao ponto de quase atropelar alguém.

*Tabela 12. Manobras perigosas e reclamações pelos passageiros*

<b>Se houve manobras perigosas, será que um ou mais passageiros se queixaram delas</b>	<b>Vezes</b>
Não houve manobras perigosas.	120
Houve manobras perigosas, mas ninguém queixou.	22
Houve manobras perigosas, mas as reclamações dos passageiros foram ignoradas.	9
Houve manobras perigosas, mas, depois das reclamações, o condutor melhorou e não as repetiu.	0
<b>Total de viagens observadas</b>	<b>151</b>

Tabela 13. Durante o percurso todo, se houve manobras perigosas e queixas lançadas pelos passageiros, as queixas foram contra o quê? (respostas múltiplas permitidas)

Assunto	Número de viagens com certas manobras perigosas	Número de viagens com queixas <sup>1</sup>	Total de viagens	%
<b>Tipo de manobra perigosa:</b>				
Violação de semáforo	2	2		
Passagem ilegal ao lado esquerdo de um veículo	4	1		
Distância ilegalmente perto ao veículo em frente	4	2		
Ultrapassar um veículo embora houvesse tráfego demasiado próximo na faixa contrária	1	0		
Corridas perigosas contra outro chapa ou veículo	6	2		
Velocidade acima de 60 km/h	27	7		
Outras manobras perigosas	0	1		
Viagens com manobras perigosas <sup>1</sup>	31			
Viagens com reclamações <sup>2</sup>		9	151	6.0%
Viagens com manobras perigosas, mas ninguém se queixou		22	151	14.6%

<sup>1</sup> Numa viagem, alguns condutores fizeram várias infracções ou a mesma infracção mais de uma vez.

<sup>2</sup> Por vezes, os passageiros reclamaram de diversas infracções.

## Corrupção dos polícias e condutores: Tipos, frequência, impacto e controlo

### *Tipos e Frequência de Corrupção: Uma Multa, 37 Gorjetas!*

Se havia uma paragem policial montada na rota, os polícias—principalmente municipais—mandaram parar os chapas 82% das vezes e, destes, inspeccionaram os seus documentos 75% das vezes. Dos polícias que aproximaram os chapas, 37 (80%) pediram uma gorjeta, o que sempre receberam, seja 50 mzm, seja 100 mzm, automaticamente (Tabela 15). Nem os condutores, nem os polícias perderam tempo na transacção, o que, com pouca variação, durou em média 45 segundos. De tais exercícios, receberam 37 gorjetas e emitiram uma só multa (Tabela 14 e Tabela 15). O pagamento é padronizado, tipicamente metido no livrete. Até o valor é preparado e inserido lá antes de chegar à paragem. Em casos excepcionais (3%), os condutores, ao aproximarem uma paragem, desviaram da rotas para evitar os polícias. Somente um polícia mendigou um refresco, o que não recebeu (Tabela 15).

Tabela 14. Paragens, inspecções e multas pelos policias

Item	Resposta
Número de viagens	151
Número total de paragens vistas nas trajectórias	74
Número de rotas com uma só paragem	63
Número de rotas com duas paragens	11
% das rotas com, pelo menos, uma paragem	42%
<i>Número de:</i>	
polícias de trânsito na paragem	5
polícias municipais na paragem	167
oficiais duma associação dos chapas na paragem	4
Valor médio do número de polícias em cada paragem	2.4
Mandado a parar? Quantos chapas?	61
Quando existir uma paragem montada, que percentagem dos chapas são, de facto, parados?	82%
<i>O inspector principal que veio ao veículo:</i>	
foi uma policia municipal?	40
foi uma policia de transito?	6
oficiais duma associação dos chapas na paragem	0
Inspeccionou os documentos?	46
Se o condutor fosse parado, qual foi a probabilidade de ter os documentos inspeccionados?	75%
O inspector alegou deficiências nos documentos?	7
Se alegou deficiências nos documentos, quantas vezes é que a alegação resultou ser verídica?	2
Inspeccionou o veículo?	2
Alegou deficiências técnicas no veículo?	3
Se alegou deficiências técnicas do veículo, a alegação resultou ser verídica?	1
Ameaçou de passar uma multa?	1
Sim e, de facto, entregou-lhe uma multa	1
<b>Para que ou quais infracções foi a multa?</b>	
Documentos do veículo	0
Carta de condução ou outros documentos do condutor	1
Ma condução	1
Luzes ou pneus inadequados ou ausentes	0
Ausência ou inadequação da lona	0
Outras deficiências do veículo	0
Não autorização para esta rota	0
Não pagamento das quotas à associação	0
Número total das fichas de multa entregadas	1

*Nota:* Uma só multa foi emitida, mas foi para duas infracções.

Tabela 15. *Corrupção e impunidade policial*

Item	Resposta
O polícia pediu uma gorjeta ou “refresco” para <b>não penalizar</b> o condutor?	
<b>Não</b> pediu e <b>não</b> recebeu nada para <b>não</b> penalizar o condutor	22
Sim pediu, mas <b>não</b> recebeu nada	0
Sim pediu, mas <b>não</b> sei se ele recebeu algo	0
Sim, mas <b>não</b> oralmente. Aceitou o valor <b>automaticamente</b> quando oferecido.	37
Sim, pediu e recebeu um dinheiro ou mais algo de valor	0
Número total de polícias que se aproximaram de um chapa nas paragens	46
Percentagem dos polícias que pediram uma gorjeta quando se aproximaram de um chapa	80%
<i>Quanto é que o condutor pagou para evitar uma multa ou perda de tempo?</i>	
50 MT (número de pagamentos feitos)	18
100 MT (número de pagamentos feitos)	19
Valor total pago (meticais)	2800 mzm
Número de notas de multa entregues	1
Rácio do número de notas de multa entregues vs gorjetas recebidas	3%
<i>O condutor mendigou um "refresco" SEM insinuações da possibilidade duma multa?</i>	
<b>Não</b> mendigou e <b>não</b> recebeu nada	54
Sim mendigou, mas <b>não</b> recebeu nada	0
Sim mendigou, mas <b>não sei</b> se ele recebeu algo	0
Sim mendigou e recebeu um dinheiro ou algo mais de valor	1
<i>Valor ou equivalente dado como simples refresco SEM insinuações duma multa?</i>	
50 MT (número de pagamentos feitos)	0
100 MT (número de pagamentos feitos)	0
Valor total pagado (meticais)	0

Tabela 16. *Desvios da rota para evitar polícias, tráfego ou engarrafamentos*

Questão	Número	Sim	Não	Total de chapas observados
No total, quantas vezes é que condutor desviou da rota normal para evitar polícias ou tráfego?		10	136	146
<i>Que tipos de desvios fez?</i>				
Para evitar a polícia, desvio:				
menos de 500 metros,	0			
mais de 500 metros	4			
Para evitar tráfego, desviou				
menos de 500 metros,	0			
mais de 500 metros	3			
Observações totais	145			

### *Magnitude e Impacto<sup>13</sup>*

Para os chapas, 9.3%—quase 10%—do seu rendimento diário ia aos bolsos dos polícias! Isto é, dos 10 meticais que o público paga, quase um metical foi engolido assim (Tabela 17).

<sup>13</sup> Excepto o primeiro período, esta e a seguinte secção sobre “Controlo” são excertos do relatório por Coughlin e Kieti (2019).

Claro, isto é o que observámos durante 151 viagens em certas rotas ao longo de só um mês e pode não ser representativo doutras rotas e tempos. Mas, é talvez a primeira estimativa publicada em Moçambique do valor da corrupção entre chapeiros e polícias. E o total é imenso. Extrapolando, então, para os quase 5.000 chapas em Maputo, **três milhões de meticais** vão, em média, cada dia, para pagar gorjetas policiais! Ou, seja, sem contar domingos, os chapas em Maputo pagam 81 milhões de meticais para a corrupção ... cada mês! E, no fim, são os passageiros que pagam, enquanto os polícias nas paragens recebem também salários do Orçamento do Estado!

Sendo isto o resultado, a decisão em 31 de Julho de 2017 de mandar a Polícia Municipal a “fiscalizar cartas de condução e seguros em viaturas” é fortemente questionável (João 2017). Supostamente, a municipalidade mandou os polícias parar os chapas e midibuses para inspeccionar os seus documentos e verificar se tinham as licenças actualizadas e pagas. Contudo, se esta for a meta, será necessário inspeccionar cada veículo várias vezes por dia? Mandar centenas de polícias a fazer tantas inspecções **redundantes** é extremamente ineficiente e há de duvidar a eficácia dos polícias em vigiar as licenças. Sem dúvida os gestores municipais são capazes de inventar um sistema envolvendo poucas inspecções e muito menos polícias.

*Tabela 17. Valor médio diário que cada chapa pagou aos polícias municipais*

<b>Descrição</b>	<b>Valor médio</b>	<b>Unidade</b>
a) Horas trabalhadas por dia	15	horas
b) Minutos de cada viagem do início ao fim, inclusive o tempo de espera no terminal inicial	42.9	minutos
c) Número de viagens por dia	21	viagens
d) Passageiros cobrados por viagem, incluindo 10 passageiros que entram ao longo da rota quando outros saem*	32	passageiros
e) Preço da viagem	10	meticais
f) Rendimento total por viagem/chapa	320	meticais
g) Rendimento total por dia/chapa	6.720	meticais
h) Número de chapas que pagaram uma gorjeta	37	número
i) Número de viagens observadas	151	número
j) Probabilidade de ter que pagar uma gorjeta de 100 meticais aos polícias em cada viagem (= 37/151)	25%	%
k) Valor das gorjetas pagas por dia/chapa (alínea c x alínea j x 100 meticais = 21 x 25% x 100 meticais)	625	meticais
l) % do rendimento/dia/chapa pago em gorjetas aos polícias municipais	9.3%	%
m) Número de chapas em Maputo	5.000	número
n) Meticais/dia pagos em gorjetas aos polícias municipais (alínea k x alínea m)	3.125.000	meticais
o) Meticais/mês pagos em gorjetas aos polícias municipais (26 dias x alínea n), isto é, excluindo domingos	81.125.000	meticais

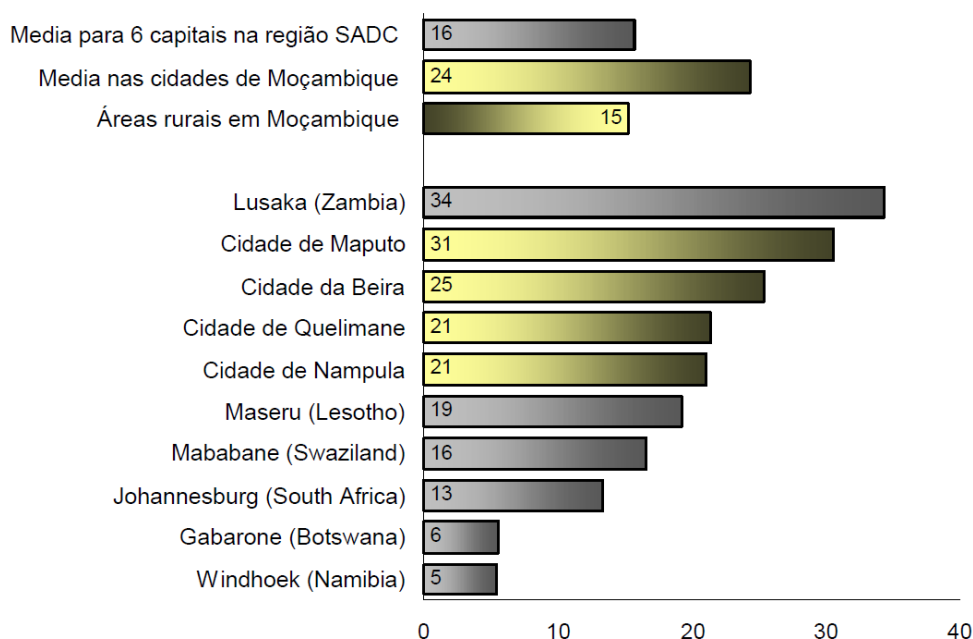
\* Normalmente, os chapas têm assentos para 17 pessoas mais 5 pessoas de pé.

A corrupção comum e quase impune dos polícias municipais que montam paragens de controlo que vigiam principalmente os chapas e dos polícias de trânsito que vigiam os camiões é sintoma de um problema duradouro e mais geral. Já em 2003, Moçambique tinha uma das mais altas percentagens da população confrontada anualmente com funcionários corruptos na África Austral (Figura 5). “As taxas de corrupção [foram] entre 20% e 30% ... nas quatro cidades moçambicanas [estudadas], sendo Maputo a mais afectada” e, perguntados quais os funcionários mais corruptos, 25% dos inquiridos indicaram os polícias (Frate et al. 2003:15). Mais recentemente, numa sondagem do Afrobarometer (2016:31), 43% dos inquiridos

opinaram que todos ou, pelo menos, a maioria dos polícias no país estavam “envolvidos em corrupção”. Este problema é bem dispendioso. A corrupção entre os polícias de trânsito custa à economia US\$ 28.6 milhões, um valor igual a “1.347 procuradores-gerais adjuntos por ano ... com um salário anual de US\$ 21.208” (CIP/CMI 2016:43).

A corrupção dos polícias é só uma manifestação de um problema geral. “O custo de corrupção [de todo tipo]... foi de US\$ 2.5 biliões ou 17% do Valor Acrescentado [Nacional] entre 2012 e 2014 segundo os dados do Instituto Nacional de Estatística” (CIP/CMI 2016:39). Apesar disto, aos órgãos—por ex., o Gabinete Central de Combate à Corrupção (GCCC)—que devem combater a corrupção faltam-lhes pessoal, fundos, independência e poderes adequados à tarefa (OSISA 2017). Além disto, o trabalho é perigoso tanto que, em 2019, desconhecidos ameaçaram assassinar a directora do gabinete (*Notícias* 18/4/2019).<sup>14</sup>

*Figura 5. Corrupção, percentagem da população confrontada anualmente com funcionários corruptos*



*Fonte:* Frate (2003:15)

*Nota:* As respostas acima foram para a pergunta: “Em alguns países regista-se um problema grave, que é o da corrupção que se verifica nos funcionários públicos ou governamentais. Durante o ano de 2001, algum funcionário governamental, como, por exemplo, um funcionário dos serviços alfandegários, um agente da polícia ou um fiscal da construção do seu país, pediu-lhe ou esperou que pagasse um suborno por serviços prestados?”

### *Controlo*

Embora não seja a intenção desta pesquisa avaliar as medidas tomadas para combater a corrupção da polícia de trânsito, dada a gravidade do problema,<sup>15</sup> vale questionar porque é que

<sup>14</sup> <https://noticias.sapo.mz/actualidade/artigos/directora-do-gabinete-de-combate-a-corrupcao-de-mocambique-ameacada-de-morte>

<sup>15</sup> Além do desvio de atenção dos polícias para favorecer a procura de subornos nas paragens, “a corrupção na polícia, no INATTER, nas escolas de condução, nos centros de exames médicos, na Polícia Municipal e nos centros de inspecções de veículos é um dos factores principais da sinistralidade rodoviária no país. ... [Por exemplo,] uma brigada mista da Polícia de Trânsito e fiscais do INATTER desencadeou uma operação de fiscalização relâmpago na cidade de Maputo. Dos 196 automobilistas fiscalizados apenas 19 estavam legais. Os restantes 177 apresentaram cartas de condução irregulares. Mais de metade das viaturas fiscalizadas não tinha licença para transportar passageiros” (Nhamire e Mabunda 2014:1 e 3). Veja também Nhamire (1966).

Moçambique não utiliza algumas técnicas comuns noutros países para a combater. Por exemplo, embora o governo urja na “‘purificação das fileiras’ na corporação”, o número dos polícias de trânsito apanhados e indiciados por corrupção é uma fracção pequena dada a reconhecida envergadura da praga. A seguir, vai uma lista de algumas leis ou práticas que embaraçam o combate à corrupção da polícia de trânsito.

- A Polícia da República de Moçambique (PRM) sabe que, para muitos dos polícias de trânsito, é prática comum e de longa data não ostentar o crachá com nome e número embora o artigo 10, parágrafo 2, do Código da Estrada determine que “os agentes da PT devem estar identificados com o nome e número visíveis sobre o uniforme nos termos a serem regulamentados” e artigo 11, parágrafo 1, obrigue os cidadãos “a parar, **sempre que** uma autoridade policial ou seus agentes, devidamente uniformizados e identificados”. Apesar do comando geral reconhecer que a não-utilização do crachá é ainda comum, por vezes, porque os comandos e esquadras, sobretudo nalguns distritos, não receberam os crachás,<sup>16</sup> noutras porque o crachá é omitido ou escondido pelo oficial para obstaculizar a apresentação de denúncias formais e eficazes.
- Embora a polícia dalguns países (por ex., Quénia e Tanzânia) utilizem fiscalizações-relâmpago policiais (*blitz* ou *sting*) geograficamente amplas e simultâneas para apanhar os polícias de trânsito corruptos,<sup>17</sup> isto é raro em Moçambique em parte porque os recursos financeiros e humanos dedicados ao combate de tal corrupção são insuficientes.<sup>18</sup>
- Embora uma grande parte dos condutores e passageiros adultos possuam telefones celulares com câmaras e gravadores, a polícia julga que fotografá-los ou gravá-los é ilegal supostamente porque interfere com a sua actividade profissional e a sua privacidade pessoal mesmo quando está a trabalhar. Por exemplo, esta foi a opinião expressa pela Superintendente de Polícia de Trânsito no Comando Nacional do PRM.<sup>19</sup> Noutra entrevista, dois elementos do mesmo departamento opinaram recentemente que a filmagem ou gravação da polícia “não é permitida pelo próprio regulamento. É proibido!” Seja o que for a legalidade desta posição, parece ser a opinião e prática comum. Excepções existem, sobretudo quando um vídeo de abuso flagrante pela polícia é posto a circular nos meios sociais, por exemplo, no caso de espancamento de um ciclista, em 2007, no distrito de Mueda. Quando o filme foi visto na Televisão de Moçambique, “os agentes responsáveis foram presos algumas semanas mais tarde” (Amnesty International 2008:8). Em tais casos bem publicados, os comandantes acham melhor disciplinar os seus elementos ou, pelo menos, soltar os presos.

Numa tentativa de orientar os polícias e o público o Porta-Voz do Comando-Geral da PRM, pronunciou enfaticamente, em 2017, que o PRM:

insta e incentiva a todos os cidadãos moçambicanos e estrangeiros a recorrer a todos os meios técnicos e tecnológicos de captação de imagens que produzem evidências de indisciplina e actos criminais tais como a embriaguez e distorção que envolvam ... gente da autoridade para serem tomadas de medidas colectivas e punitivas.... tão como estão a ser tomadas a esta gente prevaricador do vídeo que nós

---

<sup>16</sup> entrevista em 18/4/2019

<sup>17</sup> Embora a corrupção policial tenha diminuído no Quénia, também se transformou. “A utilização de intermediários, o método convencional de receber subornos tornou-se demasiado arriscado por causa da vigilância pública e da comissão [anticorrupção]. Portanto, os polícias já evitam receber dinheiro directamente dos condutores porque as notas podem estar tratadas [quimicamente] e enumeradas para preservar a evidência.... [Actualmente] polícias corruptos recebem gorjetas através de tecnologias dos telefones celulares como M-Pesas” (Okibiro 2015:12-13).

<sup>18</sup> *ibid*

<sup>19</sup> *ibid*



estamos a fazer alusão. ... O acto do agente da policia de Moçambique—infelizmente por um oficial subalterno da especialidade de trânsito— ... é um acto criminal ... [segundo] o Código Penal e [é] um acto de indisciplina ... [segundo] o regulamento disciplinar da polícia de Moçambique, ... [tendo] como sanções o extremo de expulsão.<sup>20</sup>

No entanto, seja legal ou não, a atitude e reacção negativa da polícia moçambicana à filmagem ou gravação das suas actividades públicas intimidam os cidadãos e inibem a recolha pacífica de evidência em casos de corrupção ou doutros abusos pela polícia, o que priva o Comando-Geral das provas necessárias para julgar e punir ou expulsar os elementos maus na corporação.

Em muitos outros países democráticos, a lei é diferente. Por exemplo, segundo uma análise legal, o programa televisivo, *Carte Blanche*, concluiu que, na África do Sul, “podes filmar a polícia enquanto trabalham sempre que esta não interfira com o empenho das suas responsabilidades. [Além disto,] a polícia não tem direito de te forçar a apagar quaisquer fotografias do teu telefone” (*Carte Blanche* 2018). Se a lei sul-africana não tivesse admitido os vídeos da polícia matando 34 mineiros e ferindo mais 78 em Marikana, em 2012, é pouco provável que o governo tivesse aceitado pagar £75 milhões às famílias vítimas (*The Guardian* 16/3/2018). Apesar dos benefícios manifestos de permitir a filmagem dos polícias durante as suas actividades públicas profissionais, é frequente que alguns tentem ignorar ou negar o direito dos cidadãos sul-africanos a filmá-los.

Nos Estados Unidos, a Primeira Emenda à Constituição protege o direito dos cidadãos a filmar a polícia durante o seu trabalho público, sobretudo quando estão “a patrulhar, a conduzir uma investigação em público, a deter uma pessoa em público ou a implementar uma paragem de tráfico em público” (*Legal Match* 2018). Os fotógrafos, porém, nunca devem interferir fisicamente com as operações policiais.<sup>21</sup> Estes direitos e obrigações foram apoiados fortemente no caso 10–1764 de *Glik v. Cunniffe* (2011), onde o Juiz Lipez do Tribunal do Primeiro Circuito de Apelações dos Estados Unidos julgou a favor do fotógrafo:

Na nossa sociedade [americana], os polícias devem tolerar um fardo significativo causado quando os cidadãos exercem os seus direitos sob a Primeira Emenda [da Constituição]. Veja *City of Houston*, 482 U.S. 451, 461 (1987). (“A Primeira Emenda protege uma quantidade significativa de criticas e desafios direccionados aos polícias.”) Mesmo “a liberdade dos indivíduos—se oporem ou desafiarem a polícia verbalmente sem, no entanto, arriscar serem presos—é uma das características pela qual distinguimos os países livres *versus* os países autoritários (id. 462–63). A mesma moderação com que os agentes devem aplicar a lei quando confrontados com linguagem “provocatória e desafiante” (id. 461 a referenciar *Terminiello v Chicago*, 337 U.S. 1, 4 de 1949) deve ser esperada quando sejam somente videogravados para memorializar, sem impedir, o seu trabalho em espaços públicos. [Lipez 2011 tradução]

O juiz também explicou o seu raciocínio:

As mudanças tecnológicas e sociais tornam difícil demarcar linhas entre o cidadão comum e o jornalista. A proliferação de aparelhos electrónicos para a gravação de vídeos significa que muitas das nossas imagens em acontecimentos têm espectadores com um telefone celular ou uma câmara digital na mão, em vez de equipas de filmagem tradicionais, e novas reportagens resultam tanto de um *blogger* no seu computador como de um repórter num jornal grande. Tais desenvolvimentos esclarecem porquê

---

<sup>20</sup> [www.youtube.com/watch?v=IILzKILQdI](http://www.youtube.com/watch?v=IILzKILQdI)

<sup>21</sup> Para uma discussão (i) da eficácia de diferentes formas de filmagem, montagem e distribuição de vídeos de comportamentos criminais dos servidores públicos, (ii) da ética correcta dos fotógrafos e dos que utilizam os filmes para criar documentários videográficos capazes de persuadir directores policiaes, governantes, tribunais e o público que mudanças legais ou regulamentares ou intervenções administrativas ou judiciais são necessárias e (iii) dos direitos dos filmados, veja Gregory (2010).

as protecções da Primeira Emenda não devem depender das credenciais ou do estatuto profissional [do fotógrafo]. [Lipez 2011 tradução]

Semelhantemente, na Nova Zelândia, o cidadão-fotógrafo possui direitos e obrigações (New Zealand Police 2019). Em Londres, a Polícia Metropolitana instrui o seu pessoal e afirma taxativamente no seu Website que “os membros da pública e da media **não precisam de permissão nenhuma** para filmar ou fotografar em lugares públicos e a polícia não tem direito nenhum de os mandar parar de filmar ou fotografar incidentes ou o pessoal da polícia” (Metropolitan Police 2019 ênfase a negro acrescentada). Contudo, em 2007 na França, “o Conselho Constitucional aprovou a lei que criminaliza a filmagem ou divulgação de actos de violência por pessoas que não sejam jornalistas profissionais” possibilitando assim “o encarceramento de testemunhos que filmam actos de violência policial ou operadores de sítios na Web que publicam tais imagens”. Ostensivamente o propósito foi de banir o “*happy slapping*”, ou seja, “um ataque violento filmado por um cúmplice ... para o entretenimento dos amigos do atacante,” mas outro resultado foi o de proibir os cidadãos comuns a filmar os polícias (Sayer 2007).

- Segundo os entrevistados no Comando Geral da Polícia, a PRM não possui nenhum regulamento proibindo um polícia de trânsito possuir camiões ou veículos de serviço público, mesmo se estes percorrem na mesma província que vigia. Pelo contrário, no Quênia, isto seria considerado um conflito de interesse, justificando a sua expulsão da corporação, sobretudo se se exige a declaração de interesses pelos polícias para facilitar transparência e, quando necessário, a preparação de provas (Mukinda 2016; Kenya Anti-Corruption Commission 2006:40).
- Finalmente, segundo a literatura encontrada sobre a polícia em Moçambique, a questão de uma remuneração digna e correctamente estruturada para motivar honestidade e bom empenho parece não ter recebido a análise e preocupação necessárias. Com medidas complementares para apoiar boa ética e identificar e eliminar os indisciplinados, o aumento do rendimento dos polícias pode motivar eficiência e eficácia da força policial. Mas, nem sempre. Por exemplo,

o aumento salarial no Gana acrescentou o esforço que [a polícia] fez para obter subornos, no tempo dedicado a cobrá-los, no número de postos que operaram, no valor dos subornos que receberam, no valor total que os condutores tiveram de pagar na estrada, tudo enquanto aumentaram o número de camiões que soltaram sem extrair nenhum valor. ... Os resultados ... sugerem que a luta contra corrupção não pode ser feita unicamente através das políticas salariais (Foltz e Opoku-Agyemang 2015:24-25).

Além disto, “em ambientes muito corruptos, ... a ausência dos altos gestores não-corruptos” é determinante (Sundström 2017:1 tradução).

## **A gestão dos chapas, as ineficiências na condução e o tratamento dos passageiros**

A maneira que os donos dos chapas escolhem os condutores cria ineficiências e custos desnecessários. A maioria empregam condutores sem confirmar o seu conhecimento (*i*) do Código da Estrada, (*ii*) das violações mais frequentes e dos riscos consequentes e (*iii*) das precauções necessárias para proteger e manter o veículo em bom estado mecânico. Tampouco verificam se os condutores cuidam da segurança dos passageiros ou fazem todo tipo de manobras arriscadas e ilegais, por ex., violando semáforos, passando cruzamentos sem verificar o tráfego, ultrapassando veículos à esquerda (por vezes na berma), correndo a alta velocidade ou zigzagueando repetidamente de uma faixa para outra. Diferentes dos condutores

assalariados nalguns machimbombos, os condutores dos chapas têm fortes incentivos económicos a andar rápido e arriscadamente.

Com os chapas alugados e a manutenção garantida pelos donos, os condutores têm poucos incentivos para cuidar da condição mecânica dos chapas. Não sendo mecânicos, alguns nem sabem que certas práticas prejudicam o veículo, por ex., andando com pneus baixos, engajando a embreagem por um instante para fingir que o chapa está por sair (o que causa fricção e gasta os travões), batendo nos buracos, acelerando e parando de repente (o que esbanja combustível e desperdiça os travões e componentes de condução) e não informando ao dono dos primeiros sinais do começo de uma avaria, por ex., do som raspador de travões gastos ou de um volante que abana por causa dos casquilhos gastos—demoras que podem resultar em acidentes ou, pelo menos, em avarias agravadas e mais dispendiosas. Supondo que o chapa deve andar 80.000 km/ano utilizando estas práticas não-aconselháveis, as despesas excedentárias serão grandes, por exemplo, conduzindo:

- com 9 psi menos do padrão nos pneus aumenta as despesas para combustível em 7%;
- com um filtro-de-ar sujo aumenta as despesas em 10% (*Family Handyman* s.d.<sup>a</sup>); ou
- com as rodas fora de alinhamento por somente 4.3 mm, o que é “equivalente a arrastar os pneus” meio quilómetro por cada 100 km de viagem, custa ao dono do chapa mais 7,5% em combustível sem falar das despesas para pneus extras (*Family Handyman* s.d.<sup>b</sup>).

Apenas estes três erros acrescentariam as despesas anuais para combustível em 24,5%, ou seja, **154.300 mzm/ano** mais **47.800** para os pneus (Tabela 19). Além disso, muitos chapas emitem fumo copioso, o sinal de combustão incompleta e da perda de força, combustível e óleo.

Acelerar forte e, metros depois, travar de repente numa zona urbana estraga os travões rapidamente e aumenta as despesas para combustível em 20% em comparação com uma viagem a uma velocidade constante entre dois pontos. Acelerar forte—acima de 10,5 km/h num segundo<sup>22</sup>—é extremamente dispendioso. Por exemplo, ao acelerar assim, um BMW 318i utiliza 3,5 vezes mais combustível do que acelerar mais calmamente a 3,5 km/h num segundo (Figura 6). Além disso, tal prática estressa os travões e os componentes de condução (*Automatic* 2014). Isso, porém, é quase a norma entre os condutores dos chapas, que ignoram ou não conhecem as despesas consequentes e o impacto sobre o seu próprio lucro. Tais cálculos das poupanças a realizar seriam ainda mais importantes se se considerar a possibilidade de oferecer serviços expressos de um terminal a outro.

Muitos chapeiros, porém, funcionam com pouca análise financeira para lhes indicar como otimizar os lucros. Por exemplo, através dos fiscais, as associações organizam os terminais, insistindo que se encha um chapa enquanto os outros esperam. Se alguns passageiros entram um chapa não na dianteira, os fiscais estão, por vezes, grosseiros, agarrando o cobrador e gritando aos passageiros que têm de sair e ir para o chapa à frente. No entanto, de 145 observações, os chapas esperavam nos terminais, em média, somente 109 segundos antes de sair. Contudo, nas horas de pouca procura, pode haver três ou quatro chapas na bicha de espera, ficando lá ociosos 20 ou 30 minutos antes de sair. Durante tais períodos, se os chapas saíssem com 10 passageiros, no geral, haverá suficientes passageiros na próxima ou seguinte paragem para os encher. Saindo logo aumentaria a rotatividade dos chapas e reduziria o tempo de espera dos passageiros nos terminais e nas paragens ao longo das rotas. De facto, os chapeiros adoptam diversas estratégias. Na amostra, 44% saiu do terminal cheio enquanto os outros saem logo sem esperar encher o chapa completamente. Mesmo quando houvesse suficientes passageiros à espera no terminal, alguns condutores preferiam sair não cheios para poupar tempo, sobretudo

---

<sup>22</sup> por ex., de zero km/h a 30 km/h em 2.86 segundos

se sabem que, entre os passageiros de ligação, alguns sairão cedo nas próximas paragens (Tabela 18).

*Tabela 18. O chapa encheu-se antes de sair do terminal?*

<b>Resposta</b>	<b>Número</b>	<b>%</b>
Sim, saiu cheio	50	44%
Não, porque <b>não</b> havia suficientes passageiros na bicha de espera	47	42%
Não, embora <b>houvesse</b> suficientes passageiros na bicha de espera, saiu com:		
1 a 5 assentos vazios	13	12%
6 a 10 assentos vazios	0	0%
11 a 15 assentos vazios	3	3%
16 a 20 assentos vazios	0	0%
<b>Respostas totais</b>	<b>113</b>	<b>100%</b>

A prática comum, porém, de esperar encher o veículo antes de sair do terminal garante que, nas paragens seguintes, onde desceriam alguns poucos passageiros, os novos entrariam com empurrões para ficar dobrados e entalados como sardinhas. Como se isto não bastasse, o cobrador ordena “entrem mais!”, “ponha o pé lá!”, “*chop-chop, chop-chop!*”, até que estejam devidamente apinhados e agachados. O impacto cultural é grave. Ensina os cidadãos a aceitar abusos, quietos e cabisbaixos, em vez de insistir nos seus direitos e dignidade. É semelhante para ligações. Muitos chapeiros e condutores de midibuses levam somente os que aceitam pagar pela “ligação” poucos metros antes do terminal e, depois, fecham a porta e aceleram sem levar mais ninguém, isto para os ensinar a pagar o exigido, mansos e sem reclamar mais no futuro.

Ser agachado? Submisso? Insultado? Tal não é e não deve ser a moçambicanidade!

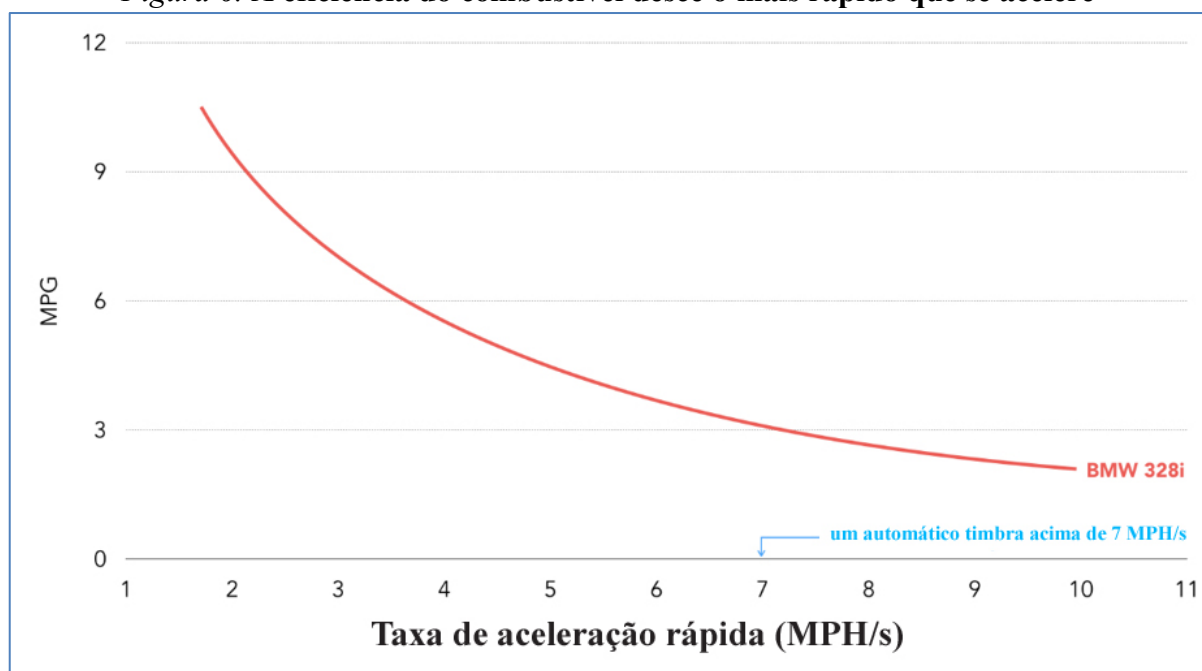
*Tabela 19. Condição mecânica, erros de condução e despesas para combustível e reparações*

<b>Problema</b>	<b>Esbanjamento de combustível (%)</b>	<b>Despesas extras para combustível (meticais)</b>	<b>Despesas extras para pneus (meticais)</b>
Conduzindo com os pneus com 9 psi menos do padrão recomendado	7%	44.100	30.200
Conduzindo com um filtro de ar sujo	10%	62.950	n.a.
Conduzindo com as rodas fora de alinhamento por somente 4.318 mm	7,5%	47.250	17.600
<b>Total</b>	<b>24,5%</b>	<b>154.300</b>	<b>47.800</b>
Acelerando rápido e travando de repente em zonas urbanas	20%	?	?

*Fonte: Family Handyman (s.d.)*

*Nota:* Calculámos os dados acima em base das estatísticas em *Family Handyman* (s.d.) supondo que, se estivesse em boas condições, (i) o chapa correria 8,5 km por litro de combustível e (ii) um conjunto de quatro pneus duraria por volta 50.000 km.

Figura 6. A eficiência do combustível desce o mais rápido que se acelere



Fonte: Automatic (2014 traduzida)

Tabela 20. Duração das viagens e o número de paragens nas rotas

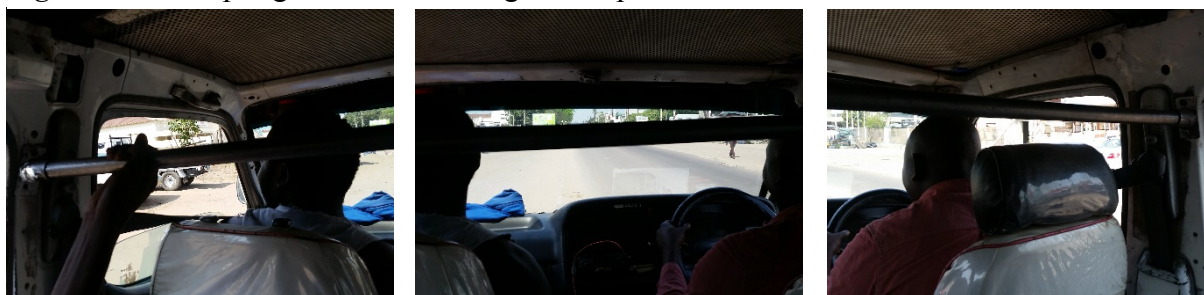
Observação	Unidade	Valor médio	StanDev da amostra	Máximo	Mínimo
No terminal inicial, quantos minutos totais foram necessários para encher a chapa e sair	Minutos	2.7	3.2	15.0	0.0
Duração da viagem do terminal inicial até ao final	Minutos	40.3	11.5	91.0	15.0
<b>Baixadas e subidas de passageiros:</b>					
No percurso todo excepto na paragem inicial, quantos segundos foram gastos para saída ou entrada de passageiros ao longo da rota, excepto na paragem inicial	Segundos	334.6	247	2,451	79
No percurso todo, quantas vezes parou a chapa para deixar ou levar passageiros, excepto na paragem inicial	Paragens	12.5	3.5	25	4
No percurso todo excepto na paragem inicial, quantos segundos foram gastos parando, <b>sem êxito</b> , em busca de mais passageiros	Segundos	1.0	11	79	79

## As condições físicas dos chapas

Embora, nas paragens, os polícias devem vigiar não somente os documentos e licenças mas também as condições mecânicas elementares e óbvias dos chapas (por ex., pneus, faróis, pisca-piscas e fumo), não o fizeram durante a nossa pesquisa nem uma vez! Quando muito fingiram examinar os documentos enquanto furtavam a nota de 100 meticais (o valor quase geral) lá intercalada. Como sabemos? Um polícia que deseja fazer uma inspecção real, fá-la-á por completo nos quatro lados do veículo, verificando os pneus, faróis, travões e pisca-piscas e examinando todos os documentos. Quando pegam o livrete e vão para poucos segundos em frente ou atrás do veículo onde os passageiros não podem observar o furto e não verificam o funcionamento e segurança dos pneus, travões, pisca-piscas, faróis é mero fingimento.

Além disso, durante todas as paragens policiais observadas, *nunca* examinaram as condições físicas *dentro* dos chapas. Por exemplo, muitos chapas possuem um varão colocado atrás do condutor e dos passageiros em frente que os passageiros agarram para se estabilizar (Figura 7). Sendo este ao nível do pescoço ou da cabeça dos passageiros, se o chapa colidir com algo em

Figura 7. Varão perigoso colocado nalguns chapas



frente, o varão baterá nas cabeças ou pescoços dos passageiros sentados ou agachados atrás dele paralisando ou matando-os. Se um veículo colidir detrás do chapa, o varão baterá a cabeça ou pescoço da pessoa sentada em frente, no meio junto do condutor. Se o varão for substituído por pegas pequenas afixadas no tecto, o perigo seria reduzido.

Outros perigos dentro dos chapas são (i) a falta de cintos de segurança funcionais, sobretudo para os passageiros em frente, (ii) metais no chão capazes de atrapalhar o pé e torcer o joelho ou tornozelo, (iii) cadeiras com dobradiças capazes de cortar um dedo ou esmagar a pele ou carne da perna, (iv) peças metálicas quebradas e agudas e (v) a fácil transmissão de doenças como tuberculose,<sup>23</sup> meningites,<sup>24</sup> gripe<sup>25</sup> e pneumonia, inclusive MRSA [Staphylococcus aureus resistente à metilina],<sup>26</sup> SARS-CoV e, recentemente, o coronavírus COVID-19, sobretudo nas épocas de frio quando as janelas ficam semi-fechadas e o chapa está cheio de pessoas, uns a respirarem sobre outros (Nasir, Campos, Christie e Colbeck 2016; Mohr et al.

<sup>23</sup> Para a transmissão de tuberculose, o “risco ambiental, reflectido na fracção do ar respirado, foi máximo nos minibus e mínimo nos comboios.... Dos passageiros diários, o risco anual de infecção com tuberculose foi projectado ser entre 3,5% e 5,0% e foi máximo para os passageiros dos minibus. Dada a má ventilação e as altas taxas de contacto respiratório, o transporte público pode jogar um papel crítico para a continuação da transmissão de tuberculose na África do Sul” (Andrews, Morrow e Wood 2012:556 tradução).

<sup>24</sup> See Steffen (2010).

<sup>25</sup> “Comparando os nossos dados sobre doenças como gripe recolhidos pela Saúde Pública da Inglaterra nos bairros no Londres mostra uma correlação entre a utilização de transporte público e o alastramento” de tais doenças (Goscé e Johansson 2018).

<sup>26</sup> Por exemplo, o “Staphylococcus aureus resistente à metilina (MRSA) foi isolado no transporte público em Tóquio e Niigata, Japão. De 349 comboios examinados, oito (2.3%) foram positivos para MRSA” (Iwao 2012:76 traduzido).

2017). Por exemplo, em base de amostras biológicas obtidas dos suportes e alças nos machimbombos e comboios em Istambul, Tan e Erdoğan (2017:52 traduzido) concluíram que “o transporte público pode ser uma fonte significativa para o alastramento de microorganismos patogénicos. Por esta razão, é muito importante seguir regras higiénicas e de limpeza para tais veículos”. No entanto, em Maputo Metropolitano, as condições físicas e sanitárias *dentro* dos chapas não estão regulamentadas pelo governo ou inspeccionadas pelos polícias ou associações. Tampouco existem planos para eventualmente proibir os transportadores públicos e privados levarem passageiros de pé, o que, além de oferecer mais conforto, reduziria todos os riscos.

## **As condições de trabalho e as implicações graves para os passageiros e o público e para a lucratividade do negócio**

Os donos alugam os chapas aos condutores tipicamente para 2.000 meticais/dia de segunda à sexta-feira, excepto sábado quando os condutores ficam com toda a receita menos as despesas. Os donos garantem a manutenção do veículo enquanto os condutores compram combustível e, às vezes, óleo, pagam o aluguer, as gorjetas aos polícias e fiscais e os salários diários aos seus cobradores e, se houver, ficam com o lucro. Assim incentivados, os condutores trabalham durante seis ou sete dias por semana desde as 4:00 ou 5:00 horas da madrugada até às 19, 20 ou 21 horas e correm freneticamente para minimizar o tempo entre paragens e maximizar os passageiros transportados.<sup>27</sup> A rotina é exaustiva e motiva acidentes, por vezes, mortíferos.

Apesar dos perigos, nenhuma lei rege as horas máximas diárias que os condutores podem trabalhar ou lhes garante intervalos de repouso durante o dia. A *Lei de Trabalho* não os abrange porque os condutores de chapas alugam os veículos e, portanto, são trabalhadores independentes fora da alçada da *Lei de Trabalho*. O *Código da Estrada* e a *Postura de Trânsito* do Município de Maputo tampouco falam das horas de trabalho e repouso permitidas a condutores de camiões ou transportes públicos (Conselho de Ministros 2011; Assembleia do Município de Maputo 2017). Este é um vazio legal perigoso e fica em contraste agudo, por exemplo, ao Regulamento 3820/85 do Conselho da Comunidade Económica Europeia, o que exige que

- “a duração total de condução compreendida entre dois períodos de repouso diário ou entre um período de repouso diário e um período de repouso semanal, abaixo denominada ‘período de condução diária’, não deve ultrapassar 9 horas. Este período pode ser de 10 horas duas vezes por semana; ...
- a duração total de condução não deve ultrapassar 90 horas por cada período de duas semanas consecutivas; [e]
- após 4 horas e meia de condução, o condutor deve fazer uma pausa de pelo menos, 45 minutos, excepto se iniciar um período de repouso” (CCEE 1985: Secções IV.6.1, IV.6.2).

Ironicamente, do ponto de vista de alguns donos, as horas não estão bastante longas para maximizar os seus lucros. Em algumas rotas, existem suficientes passageiros até 22:00 horas, mas, com um só turno e o condutor tão exausto, é impossível servi-los mais tarde na noite. Para responder à procura embora reduzida nessas horas, algumas colectivas de rotas rodam os horários dos chapas, alguns começando e terminando cedo (por ex., 4:00 às 19:00 horas), outros

---

<sup>27</sup> entrevista com Gabriel Macheve, Presidente, União das Cooperativas dos Transportadores Semi-Colectivos de Passageiros e Carga do Município da Matola, Maputo (UNICOTRAMO), 12/9/2019

começando e terminando tarde (por ex., 6:00 às 21:00 horas). Isto para reduzir a frota activa nas horas de menos passageiros. Alguns poucos, mantêm horas longas mas alternam os dias de trabalho dos condutores e cobradores. Curiosamente, segundo as entrevistas com as associações, os donos não têm considerado a possibilidade de utilizar dois turnos para aumentar as receitas e lucratividade.

Apesar da exaustão dos condutores e os resultantes perigos, nem o *Código da Estrada de 2011* nem a *Lei de Trabalho de 2007* regram os dias e horas de trabalho permitidos nos chapas e machimbombos (Conselho de Ministros 2011). Pois, o Ministério de Trabalho classifica os condutores dos chapas como auto-empregados não abrangidos pela *Lei de Trabalho de 2007*, que se aplica somente “às relações jurídicas de trabalho subordinado estabelecidas entre empregadores e trabalhadores” (Moçambique 2007: Artigo 2, para. 1).

### **As tarifas e os incentivos para investimento**

No fundo, as duas grandes causas dos diversos abusos—condução perigosa, o pagamento para ligações, encurtamento de rotas, rejeição de idosos—são: (i) o impacto político-económico do sistema para o estabelecimento de um preço fixo para as rotas e (ii) a extrema pressão nos condutores para maximizar o rendimento total diário e, portanto, o seu lucro.

Em vez de negociar uma fórmula para a actualização automática das tarifas em cada quatro meses—um metical para acima ou para baixo—para cobrir as despesas e permitir um lucro justo, o governo fixa os preços a cobrar por cada rota e tipo de transportador público. Este sistema tem, porém, duas deficiências: (i) os acréscimos das tarifas acontecem depois de anos de estabilidade e, como consequência, são grandes, repentinos e chocantes, o que inspira rebeliões espontâneas, e (ii) a longa demora na actualização dos tarifas, apesar da inflação dos custos de operação dos veículos, aperta as margens de lucro e desencoraja investimento na frota, suficiente para responder ao crescimento da população e da procura para transporte público. Temendo a reacção do povo a mudanças bruscas das tarifas quando os seus salários ficam estagnados, os políticos hesitam, procrastinando meses e anos, o que agudiza a situação financeira dos transportadores, que começam a usar os seus fundos de depreciação e reinvestimento. O défice no investimento na frota foi tanto que, entre 2016 e 2018, surgiram muitos camiões sem cobertura e assentos, os *My Loves*, que transportavam pessoas assentes precariamente nos painéis metálicos nos lados do camião e outras paradas apinhadas no meio, todos a apoiarem-se no próximo, um edifício preste a cair. Com qualquer embate ou mudança abrupta de direcção, voariam embatendo-se no pavimento ou noutra veículo. Outra manifestação dolorosa da insuficiência do investimento na frota são as enchentes e grandes demoras sofridas pela população nos terminais e nas paragens principais.

Os contratos típicos entre os donos de chapas e midibuses exigem dos condutores um valor fixo (por norma agora, 1.500 meticais/dia). Além disto, o condutor tem de pagar para a portagem, o combustível, o cobrador e as gorjetas exigidas pela polícia. O remanescente, se houver, é seu. Este sistema cria uma pressão imensa para ir rápido, tomar riscos e violar as leis de trânsito para ganhar tempo. O resultado conta-se em mortos, feridos e danos a propriedade. Por contraste, os condutores dos machimbombos são assalariados e muitos—nem todos—obedecem um horário. Portanto, estão calmos e tomam poucos riscos.



## Recomendações

### Bilhetes electrónicos

- *A Transição aos Bilhetes Electrónicos para Machimbombos e Midibuses.* Para facilitar o embarque dos passageiros será necessário (i) canalizar os passageiros a entrar o machimbombo ou midibus guiados para uma passadeira com corrimãos para eliminar os apertos e lutas da multidão e consequentes demoras no embarque e para impedir a entrada de pessoas pela porta de trás, (ii) treinar os condutores a parar unicamente nas paragens oficiais e permitir os passageiros a entrarem unicamente por frente onde o leitor dos bilhetes electrónicos será instalado e (iii) instalar leitores onde o passageiro somente terá de deslizar o bilhete um instante acima da máquina sob vigilância, mas não intervenção física, do cobrador.
- *Minimização de Resistência durante a Transição aos Bilhetes Electrónicos.* Durante a transição ao novo sistema de bilhetes electrónicos (num cartão semelhante aos de crédito) será essencial ganhar rapidamente a simpatia e cooperação dos passageiros e isolar qualquer oposição anti-tecnológica emergente, sobretudo dos condutores e cobradores. Para tal, as federações, associações e cooperativas dos transportadores e o governo devem considerar (i) a implementação de tarifas bonificadas e cartões de borla durante os primeiros dois meses em cada rota para motivar a aceitação rápida e entusiasta do novo sistema pelo povo, (ii) o retreinamento dos condutores e cobradores para se comportar segundo regras mais estritas e eficientes, por ex., paragens unicamente em lugares oficiais ou a introdução de serviços expressos em certas rotas durante horas indicadas, (iii) coordenação com as federações, associações e cooperativas de transportadores aliciando-as talvez com financiamento para a aquisição de machimbombos ou midibuses informatizados e (iv) um mecanismo rápido para inserir em mais e mais rotas machimbombos e midibuses com leitores para os bilhetes electrónicos e afastar os veículos não-informatizados, inclusive os chapas, para outras rotas.
- Se, a transição for célere na primeira rota escolhida para a utilização exclusiva de bilhetes electrónicos, o público teria menos confusões e o sistema tornar-se-ia lucrativo logo no início, o que facilitaria a aceitação pública dos bilhetes electrónicos nas rotas a seguir informatizadas. Por exemplo, se, quando abrir uma nova rota, a ComMax oferecer os cartões com um pequeno crédito inicial e um desconto de 10% nas viagens feitas nos primeiros 60 dias naquela rota, uma grande fracção do público obtê-las-ia nas primeiras duas semanas. A rápida popularização dos bilhetes electrónicos traria logo a fuga de receitas e justificaria o investimento na informatização dos machimbombos. Tal êxito em aceitação, lucros e eficiência justificaria o afastamento de todos os transportadores não-informatizados das rotas de BRT.
- O contrato da AMT com MaxCom deve ser amplamente divulgado e quaisquer cláusulas que proíbem os passageiros a utilizar o cartão do bilhete electrónico exclusivamente nas máquinas leitores da MaxCom devem ser reavaliadas e, possivelmente, anuladas por impedirem competição, eficiência e o estabelecimento de tarifas baixas.

## **Medidas para melhorar a eficiência dos chapas**

- Fora das horas de pico, os fiscais nos terminais devem insistir que, mal consiga dez passageiros, o chapa à frente saia para se encher não lá, mas sim nas próximas paragens. Isto melhora a rotatividade dos chapas e reduziria o tempo da espera dos passageiros no terminal e ao longo da rota.
- As associações dos chapas e doutros transportadores públicos devem encorajar os donos dos veículos a premiar bem os condutores que os avisam logo no início de problemas mecânicos sem permitir o seu agravamento. Pois, no momento, os condutores olham para o lucro diário e preocupam-se pouco da condição física dos chapas, o que aumenta as despesas, reduz os lucros dos donos (os investidores) e cria riscos para os passageiros.
- O actual sistema de alugar os chapas aos condutores cria stress e grande pressão neles para conduzir frenética e perigosamente, discriminar contra passageiros lentos ou que ocuparão muito espaço e mandar ou insultar os passageiros para poupar tempo ou apertá-los bem para meter mais um. O lucro—depois de pagar o dono e as despesas para combustível, o cobrador, as gorjetas, as portagens, et cetera—é o seu rendimento pessoal e, para lucrar mais, têm de maximizar o número de passageiros transportados e minimizar o tempo da viagem. Ao aceitar que isto seja a motivação principal de um condutor, o sistema actual garante que haja muitos acidentes horríveis e uma taxa altíssima de mortalidade. Portanto, seria melhor transitar para um sistema com condutores assalariados, treinados e disciplinados para conduzir cuidadosa e legalmente como agora é a norma nos machimbombos.
- Os polícias de trânsito devem multar veículos que emitem muitíssimo fumo e mandá-los inspeccionar depois de reparação.

## **O reajuste periódico das tarifas**

- O presente sistema de reajustar as tarifas em intervalos indefinidos aumenta as dúvidas e os riscos para os investidores, cria bichas e enchentes horríveis no sector e encoraja repúdio e rebeliões espontâneas embora os objectivos do público, dos donos e do Estado estejam, em grande parte, alinhados. Todos querem um serviço adequado, confiável e suficientemente lucrativo para encorajar um ritmo adequado de reinvestimento na frota para evitar enchentes grosseiros ou, pior ainda, o ressurgimento dos *My Loves* ao ar livre e sem protecção ou conforto nenhum. No entanto, o reajuste esporádico das tarifas vai contra os interesses de todos.

Para eliminar tais problemas, o governo e as associações dos chapas, midibuses e machimbombos devem negociar uma fórmula baseada numa análise objectiva dos custos de operação (inclusive combustível), reparações e depreciação por quilómetro mais uma taxa razoável para lucro. Cada quatro meses, as partes devem actualizar os preços para mão-de-obra, combustível, sobressalentes et cetera para calcular e anunciar as novas tarifas sem hesitações políticas. Normalmente as mudanças seriam nulas ou, quanto muito, de um metical—nada suficiente para inspirar desordens. Poder-se-ia também concordar a reavaliar cientificamente a validade actual da fórmula cada dois ou três anos, incluindo um olhar na taxa de reinvestimento na frota, o que seria um indicador de quão adequada fosse a taxa de lucro. Com este sistema, os interesses legítimos das três partes—o público, os donos e o governo—seriam melhor representados e protegidos.

## **A condução perigosa dos chapas, midibuses, camiões e carros privados: Empoderando o público para os vigiar e controlar**

- *Olhos e Celulares: Uma Linha Telefónica Informatizada para Facilitar a Denúncia e Punição de Condução Perigosa.* Dado que a maioria dos condutores de carros e camiões e os seus passageiros possuem um telefone celular, o governo poderia aproveitar isso e pedir as seguradoras para financiar e instalar um sistema informatizado operado pelo Ministério de Transporte e Comunicação para receber telefonicamente e analisar as denúncias, as fotos e os vídeos dos veículos dos infratores. O equipamento custará aproximadamente \$300.000 mais \$200.000 para a preparação do software. A operação e manutenção do sistema de *Olhos e Celulares* custaria por volta de \$10.000 por mês.<sup>28</sup> Contribuído voluntariamente e dividido entre cinco ou mais seguradoras, este valor seria irrisório, muito aquém das poupanças que iriam realizar pela redução de acidentes, mortes e feridos.

Sem onerar o Orçamento do Estado, seria possível criar rapidamente um serviço telefónico informatizado para os cidadãos reportarem o modelo do veículo, a matrícula, a localidade e a infracção cometida. O número telefónico do denunciante e o local do telefonema seriam registados automaticamente. O sistema informatizado analisaria estes dados continuamente, incorporando, de outras fontes, os do dono do veículo, e identificaria os casos de infracções rodoviárias frequentes e extremamente perigosas (por ex., violar um semáforo ou conduzir a alta velocidade zigzagueando entre faixas e carros ou sob a influência óbvia de álcool ou drogas). Para tais casos, mandaria os polícias da esquadra mais próxima a contactar o dono do veículo se, em três meses, este tivesse cinco ou mais denúncias graves registadas por diferentes denunciante. Os polícias tentarão identificar o condutor ou condutores, a legitimidade das suas cartas de condução e se eles têm uma história de infracções rodoviárias ou de outros crimes. Dependendo da evidência, prenderão o malfeitor ou malfeitores ou, pelo menos, adverti-los-ão das consequências legais se continuarem a conduzir tão perigosamente.

O sistema *Olhos e Celulares* será ligado ao INATTER e os seus balcões de emissão de manifestos devem ter acesso em tempo real aos dados.<sup>29</sup> Se, ao longo de um ano, mais de 100 pessoas com diferentes números telefónicos tiverem denunciado as infracções de um veículo, o sistema colocará um bloqueio temporário para a renovação definitiva do manifesto, o que será assinalado no sistema do INATTER para todos os postos de emissão de manifestos.<sup>30</sup> Nestes casos, os condutores ou, se estes não são identificados, os titulares dos documentos de tais veículos serão obrigados a assistir aulas de condução

---

<sup>28</sup> entrevista com Vijay Thandani, sócio-director da Bytes & Pieces, Lda., Maputo, 25/1/2019

<sup>29</sup> Para melhorar a gestão da frota, o sistema de registo de veículos deve obter o endereço electrónico do proprietário de cada veículo. Utilizando tais contactos electrónicos, o sistema enviaria relatórios electrónicos mensais a cada proprietário, indicando o tempo e data de cada denúncia, o número da matrícula e o tipo de seu veículo que foi denunciado, a zona da suposta infracção, a classe de violação, a zona onde originou o telefonema e a rua ou estrada onde aconteceu a ofensa. A custo quase nulo, tais relatórios permitirão os proprietários a gerir e disciplinar melhor os seus condutores. Embora o arquivo registasse também o número telefónico do denunciador e, caso indicado, o seu nome, esta informação ficará estritamente confidencial e acessível somente à polícia ou ao tribunal.

<sup>30</sup> A insistência em mais de 100 denúncias de diferentes pessoas e lugares é para minimizar a probabilidade de conluio entre malfeitores para caluniar o dono dalguma empresa ou dalgum veículo. No entanto, o INATTER deve ter uma maneira de investigar um caso, no qual, o dono mostrar a existência de dados contraditórios ou impossíveis (por ex., o seu veículo estava longe do lugar indicado na denúncia) e, portanto, a possibilidade de conluio. Para iniciar uma investigação, o dono deve pagar uma caução, que será devolvida se a investigação provar a invalidade das denúncias feitas contra os seus veículos. Para tais apelos a funcionar, o dono terá de ter acesso aos dados primários das denúncias, menos os confidenciais (Veja nota 29).

antes de renovar definitivamente o manifesto.<sup>31</sup> Em tais casos, o manifesto será renovado provisoriamente para somente três meses até comprovarem que pagaram para a escola, assistiram as aulas e sessões de treinamento e passaram o exame final. Os que não passam o exame final terão as suas cartas de condução revogadas. Em teoria, terão o direito de apelar estas decisões administrativas a um tribunal, mas poucos o farão por causa da ineficiência e lentidão de tais processos.

Para facilitar as denúncias de passageiros nos chapas e noutros transportes públicos, os donos devem, por lei, colocar anúncios visíveis aos passageiros para os informar do seu número de matrícula e do número oficial a contactar para denunciar a sua má condução ou outro abuso. Semelhantemente, todos os chapas, midibuses, machimbombos e camiões devem, por lei, afixar anúncios pedindo *Como Conduzo?* e indicando o número de telefone oficial a usar para denúncias. Pois, empresas que utilizam tais anúncios para encorajar o público contactar os seus directores em caso de condução perigosa ou abusiva reduzem os acidentes de viação envolvendo a sua frota em 20% a 53% (Strahilevitz 2006:1699). No entanto, a lei moçambicana ainda não obriga tais anúncios. Existe, porém, uma vantagem em utilizar um número telefónico central (não privado) em coordenação com o Ministério de Transporte e Comunicação, sobretudo se as empresas continuarem a receber informação das denúncias sobre os seus veículos. Com a informação centralizada, não somente a empresa mas também o ministério e os polícias poderão utilizá-la para reduzir a alta frequência de condução perigosa no país.

Como parte da campanha para empoderar os *Olhos e Celulares* do público a combater a condução mortífera nas estradas, será necessário informar o povo periodicamente das medidas tomadas em resposta às denúncias e do impacto da campanha nas estatísticas sobre acidentes, mortes e feridos rodoviários. A divulgação periódica dos resultados encorajará o povo a participar no sistema, se o sistema contribuir substancialmente, tal empoderamento é capaz de se tornar extremamente popular e defendido pelo povo.

Para começar, sugerimos que se inicie um projecto-piloto de *Olhos e Celulares* em Maputo e na Matola antes do expandir a outras cidades e províncias.

## **Os abusos dos cobradores e condutores aos passageiros: Empoderando o público para os disciplinar fácil e eficazmente**

- Deve-se codificar em lei o costume moçambicano de pagar unicamente quando chegar ao destino ou apenas antes e promovê-lo nos meios de comunicação social, a tendência de minar este costume será contornada e os passageiros sentirão o poder de disciplinar os chapeiros.
- Deve-se empoderar o povo a disciplinar os condutores e cobradores dos chapas, midibuses e machimbombos. Como? O Estado deve autorizar dois ou mais cidadãos com educação mínima (por ex., décimo ano de educação) ou postos de responsabilidade na sociedade (por ex., padres e pastores religiosos, chefes de quarteirões) a prender os condutores ou cobradores por abusos ilegais grosseiros e perigosos, entregando-os de imediato à polícia ou esquadra mais próxima sob ameaça de uma indicição agravante por ter resistido a apreensão. O critério

---

<sup>31</sup> Segundo o Artigo 140, para. 3b da *Lei da Estrada* de 2011, “A responsabilidade pelas contravenções previstas no Código da Estrada e legislação complementar recai no (a) condutor do veículo, relativamente às contravenções que respeitem ao exercício da condução; (b) titular do documento de identificação do veículo relativamente às contravenções que respeitem às condições de admissão do veículo ao trânsito nas vias públicas, bem como pelas contravenções referidas na alínea anterior, *quando não for possível identificar o condutor*; ...” (Conselho de Ministros 2011).

educacional ou de posto de responsabilidade é para aumentar a probabilidade que, se for chamado como testemunho, o denunciante poder-se-ia exprimir bem, com pormenores e clareza. Os denunciantes devem também tentar persuadir outros testemunhas a acompanhá-lo para fazer a participação na esquadra para reforçar a evidência. Sendo duas ou mais pessoas estarão mais seguros contra eventuais represálias dos chapeiros.

Para garantir a eficácia do seu testemunho, a lei autorizando tais preensões deve explicitar que, primeiro, os denunciantes devem advertir o condutor ou cobrador que, se fazer mais uma infracção perigosa, estará preso. Depois, se este teimar em cometer um ou mais abusos ou manobras ilegais, os denunciantes terão o direito de o prender e entregar à polícia mais próxima ou a uma esquadra ao longo da rota. Neste caso, o polícia deve instruir o cobrador a devolver os valores recebidos e pedir os outros passageiros (menos os denunciantes e testemunhas) a descerem na próxima paragem, enquanto os polícias, os chapeiros, os dois denunciantes e as testemunhas procedem à esquadra para ditar a participação. Se os denunciantes e testemunhas alegarem que o condutor violou um ou mais semáforos, os polícias devem, por lei, confiscar a sua carta de condução até o juiz decidir o caso. Tais casos devem tratar-se com prioridade no tribunal.

- Para combater a prática de insistir que um passageiro pague extra para ligações mesmo quando o chapa ou midibus esteja a poucos metros antes do terminal, o governo deve proibir em lei tais cobranças se tal passageiro entrou menos de 500 metros antes do terminal final. Se um chapeiro aceitar passageiros que pagam extra para ligações dentro de 500 do terminal final, todos os passageiros devem estar autorizados a sair no terminal **sem pagar nada**. Punição imediata!
- Semelhantemente, se os chapeiros discriminem contra idosos, deficientes ou mães com crianças pequenas recusando-lhes de forma grosseira o direito de entrar e sem razões e se, no momento, alguns dos passageiros tivessem protestado a injustiça, deve-se considerar que o tratamento de tais cidadãos sem justiça e dignidade terá violado o contrato implícito de transportar os passageiros condignamente.<sup>32</sup> Dada a violação do contrato, os passageiros terão o direito de sair **sem pagar nada** pela viagem.

## **Redução da corrupção entre polícias e condutores dos chapas e midibuses**

- *Bilhetes Electrónicos*. A medida mais eficaz e rápida de implementar seria de encorajar e incentivar a implementação de bilhetes electrónicos nos machimbombos e midibuses e, assim, eliminar o manuseamento de dinheiro efectivo. Sem dinheiro, eles cessarão de ser alvos de polícias corruptos.
- *Olhos e Celulares para Combater Corrupção*. Para a luta contra corrupção, o governo deve encorajar os cidadãos a utilizar o serviço de *Olhos e Celulares* para denunciar corrupção ou outros abusos policiais. Portanto, quando os polícias estão a trabalhar em público, os cidadãos—jornalistas ou não—devem ter o pleno direito legal de os filmar, videogravar ou gravar sempre que tal acto não obstaculize o seu trabalho oficial. Pois, é assim que, em 2017, o Comandante-Geral da Polícia de Moçambique encorajou o público

---

<sup>32</sup> O Artigo 243, parágrafos 1 e 2, do Código Penal, revista em 31/12/2014, proíbe discriminação, inclusive nos transporte públicos (Moçambique 2014).

a fazer.<sup>33</sup> Se a evidência captada mostrar actos ilícitos, o cidadão deve enviá-la a *Olhos e Celulares* sob a rubrica de “Evidência de Corrupção ou Outros Actos Ilícitos da Polícia” e, **imediatamente**, o sistema informático deve

- reenviá-la ao Gabinete do Presidente da República, ao Ministro de Interior, ao Comandante-Geral da Polícia Nacional, à Procurador-Geral da República, ao Gabinete Central de Combate a Corrupção e ao Provedor de Justiça (*Ombudsman*)<sup>34</sup> para actuarem com base na evidência apresentada ou de monitorar as autoridades que devem investigar e actuar segundo a evidência apresentada; e
- enviar uma nota ao número celular do denunciante para confirmar a recepção e reenvio de tal evidência para tais autoridades.

Contudo, a divulgação de tais filmes, vídeos ou gravações nos meios de comunicação social deve ser desencorajada e pode sujeitar o autor a uma acusação de difamação ou injúria caso não passem a prova de verdade, segundo Capítulo VIII do Código Penal. No entanto, deve ser claramente ilegal e punível para a polícia ameaçar os filmadores ou confiscar ou destruir as suas câmaras ou máquinas de gravação.

- *Investigações Anticorrupção e Utilização de Fiscalizações-Relâmpago.* O Comando-Geral da Polícia deve avaliar a viabilidade de criar e utilizar uma força muito maior ao actual para investigar a corrupção prevalecte na polícia de trânsito e nas polícias municipais, incluindo a utilização de fiscalizações-relâmpago periódicas do pessoal nas paragens de tráfego. Para tal, terá de treinar, incentivar e constantemente vigiar a força para garantir a sua lealdade e encontrar maneiras de protegê-la contra ameaças e represálias dos colegas. Para iniciar, pode-se avaliar se é aconselhável criar e monitorar equipas-piloto num, dois ou três distritos para obter ilações úteis antes de implementar o sistema noutros distritos.
- *Aplicação da Lei de Probidade Pública à Polícia.*
  - Como elementos da Força e Segurança, a polícia é abrangida pela *Lei de Probidade Pública*.<sup>35</sup> Consequentemente, o Artigo 39, alíneas *c*, *d* e *e*, proíbe qualquer funcionário público, inclusive a polícia de trânsito, a possuir investimentos, directos ou indirectos, nos meios de transporte (por ex., táxis, chapas, midibuses, machimbombos ou camiões), porque envolvem “relações patrimoniais passíveis de [lhe] criar conflitos de interesses quando o servidor público ... (*e*) tenha uma **relação de negócios** ou exerça actividades que, directa ou indirectamente, impliquem a manutenção de uma relação de prestação de serviços com pessoa física ou jurídica que tenha interesse na decisão do agente ou do órgão colegial a que pertence” (Moçambique 2014). Contudo, até agora, a PRM não proíbe os seus elementos a possuir chapas e camiões para serviço público. Como a Superintendente do Departamento de Transito do Comando Geral da PRM afirmou, “Não é ilegal”.<sup>36</sup> Cinco anos depois da passagem da *Lei de Probidade Pública*, já é tempo da aplicar para apoiar a lutar contra corrupção.
  - Para combater a corrupção interna na polícia da república e das municipalidades, o

---

<sup>33</sup> Para ler o aviso, veja p. 19.

<sup>34</sup> estabelecido pelo artigo 256 da Constituição da República de Moçambique

<sup>35</sup> Veja o Artigo 3, para. 3, alínea z.

<sup>36</sup> entrevista em 18/4/2019 com Superintendente Michaela Gonçalves, Superintendente do Departamento de Trânsito do Comando Geral da PRM

Artigo 58 (Entidades Sujeitas à Declaração de Património) da *Lei de Probidade Pública* deve abranger todas as polícias do Estado. Para facilitar, porém, os polícias de nível inferior ao sargento poderão actualizar a declaração cada três anos em vez de cada ano.

- *Avaliação da funcionalidade dos polícias municipais como agentes de fiscalização nas estradas urbanas.* Dada a corrupção quase generalizada dos polícias municipais nas paragens de fiscalização rodoviária e as grandes despesas—extras e desnecessárias—incorridas assim pelos transportadores públicos e, logo, pelos passageiros, as Municipalidades de Maputo e Matola devem suspender esta actividade (que só começou em Agosto de 2017) até que um plano para a sua reorganização eficaz e leal esteja preconizado ou outros mecanismos sejam implementados.

### **Condições de trabalho nos chapas, midibuses e camiões**

- *Horas de trabalho para condutores de camiões, chapas e midibuses.* Deve-se emendar o Código da Estrada para (i) explicitar as horas máximas por dia e por semana e a duração mínima dos períodos de repouso ao longo do dia e (ii) indicar como condutores devem registar as suas horas de trabalho e repouso e como os donos dos chapas e camiões devem registar as horas e dias que cada um dos seus veículos e condutores trabalham.

### **Segurança e condições físicas dos chapas**

- Se houver qualquer embate frontal mesmo mínimo, o varão instalado lado a lado atrás dos passageiros da frente nalguns chapas pode quebrar os pescoços e crânios dos restantes passageiros. Portanto, o Ministério de Transporte e Comunicação deve avaliar se seria melhor bani-los e permitir um outro tipo (talvez, longitudinais) para reduzir os riscos.
- Deve-se instruir os Centros de Inspeções Periódicas Obrigatórias que garantam que os chapas tenham cintos para evitar, em caso de acidente, projectar pela janela os passageiros sentados a frente. Além disto, os centros devem proibir a circulação de veículos, inclusive chapas, que emitir muito fumo.

### **Incentivos e crédito para substituir chapas por machimbombos ou midibuses**

- A substituição de dinheiro efectivo pelos bilhetes electrónicos, o que obstacularizará o desvio de receitas e a corrupção policial aumentará em flecha a lucratividade de investimentos em machimbombos e midibuses em vez de meros chapas incómodos e perigosos. Para acelerar esta transformação, o governo e a Agência Metropolitana de Transporte devem facilitar o acesso a financiamento para os donos de chapas que desejam substituí-los por machimbombos ou midibuses capazes de ler os bilhetes electrónicos.

## **Conclusões**

Embora muitas pessoas andem ou vão de carro, um terço viaja em transporte público, principalmente nos chapas, que as leva apinhadas umas contra outras e com joelhos embatidos na cadeira em frente ou enfiados entre as pernas de alguém na sua frente. Outras ficam agachadas a saltitar com os buracos. Com tarifas rijas e infrequentemente revistas em função dos custos, os donos hesitam em reinvestir, a frota escasseia, a miséria continua. O sistema é

tão disfuncional que dá azo ao surgimento dos *My Loves*, camiões de caixa aberta, precários e altamente perigosos. Pouco reconhecida é a urgência de o governo, os transportadores e os representantes da sociedade civil negociarem uma fórmula baseada nas despesas dos transportadores para recalcular as tarifas automaticamente (por exemplo, em cada quatro meses) para afastar as vacilações políticas e aliviar as pressões emperrando a ampliação adequada da frota.

A escassez de transporte, sobretudo nas horas de pico, motiva desespero nos passageiros e arrogância e insolência nalguns chapeiros que começam de sentir o direito de discriminar—ilegalmente—contra idosos e mulheres com crianças pequenas, encurtar rotas, cobrar o dobro para ligações de poucos metros e conduzir a alta velocidade, ziguezagueando entre faixas, violando semáforos e passando pela esquerda ou perigosamente perto aos veículos na faixa contrária. Alguns deles sentem-se impunes, tanto que nem respondem quando os passageiros queixam-se dos perigos ou outros abusos. Os abusos e perigos estão agravados pela ausência de regulamentação das horas de trabalho e repouso para os condutores de camiões, chapas e midibuses que trabalham longas horas e ficam perigosamente exaustos.

Outra causa dos abusos e da condução perigosa, sobretudo dos chapeiros, é a corrupção demasiado comum dos polícias municipais ou de trânsito que vigiam o tráfego.<sup>37</sup> Tudo está padronizado. Em segundos e com poucas palavras, a gorjeta—tipicamente de 100 meticais—é recebida. Não perdem tempo e raras vezes a polícia molesta-se a identificar uma infracção para aproveitá-la em extorquir um valor no lugar de emitir uma multa ainda mais pesada. Na caça de dinheiro, todos sentem pressa.

Apesar da alta frequência de manobras de trânsito perigosas observadas neste estudo, os polícias nas paragens encontradas **nunca** mandaram parar os violadores. Embora se focalizassem nos chapas e midibuses, os polícias estão nas paragens principalmente para cobrar a sua taxa privada para o uso das rotas., não para reduzir os riscos verdadeiros: os de mortes e feridos nas estradas. E, o valor total da corrupção é imenso. Na zona metropolitana, do valor cobrado, **9%** vai para o **polícia**—no total quase 83 milhões de meticais por mês! Nas paragens, quão é a utilidade da polícia para as municipalidades? A experiência fracassou e deve ser suspensa!

Além disto, o chapa—com a conivência de polícias corruptos—torna-se um instrumento cultural que treina o povo a ser agachado, submisso e sem o hábito de resistir abusos. Agachados e calados face a abusos e indignidades!? Não! Não deve ser essa a moçambicanidade do futuro! Com uma história admirável de resistência, temos mais orgulho do que isto.

Juntas, a indexação de tarifas e a introdução e a popularização de bilhetes electrónicos transformarão o transporte público em Moçambique. Ao eliminar o manuseamento de dinheiro efectivo, as gorjetas pagas aos polícias e o desvio de receitas pelos cobradores, o bilhete electrónico aumentará a lucratividade de investimentos em transporte público (sobretudo em machimbombos e midibuses) e a manutenção de uma frota adequada para servir a população crescente da zona metropolitana sem a agressão e o humilhante aperto humano vistos hoje nas paragens durante as horas de pico. Além disto, se a Agência Metropolitana de Transporte apoiar os donos a obter financiamento para substituir os chapas pelos machimbombos ou midibuses com máquinas para ler os bilhetes electrónicos, reduzir-se-á a frota de chapas e dos condutores que, na procura frenética de lucros, frequentemente incorrem em riscos mortíferos.

Finalmente, se adoptássemos o sistema, Olhos e Celulares, para facilitar a denúncia rápida e informatizada de maus condutores, o povo teria uma maneira confiável e popular de canalizar as denúncias para a PRM e o INATTER punir os piores casos quando os donos de tais veículos forem renovar o manifesto e, no lugar disto, estejam obrigados a ir de novo à escola de

---

<sup>37</sup> Quanto à corrupção das polícias de trânsito, veja Coughlin e Kieti (2019)



condução ou, para os donos de chapas, machimbombos e camiões, mandarem os seus condutores lá.

A mudança é possível ... e urgente!

## Anexos

*Anexo 1. Mortos em acidentes rodoviários por cada 100.000 veículos em Canadá, Portugal, Moçambique e África do Sul*

País	Ano dos dados	Mortos em acidentes rodoviários	Mortos em acidentes rodoviários por cada 100.000 veículos	Total dos veículos
Canadá	2015	1,858	7.8	23,923,806
Portugal	2016	563	8.5	6,590,094
África do Sul	2016	14,507	121.3	11,964,234
Moçambique*	2016	8,665	1,239.9	698,864

**Rácios:**

Moçambique / África do Sul	10.2
Moçambique / Canadá	159.6
África do Sul / Canadá	15.6

**Valor médio do número de mortos em acidentes rodoviários por cada 100 veículos em cada década:**

Canadá	0.078
Portugal	0.085
África do Sul	1.213
Moçambique*	12.399

*Fontes: WHO (2018) e, para o número de veículos na África do Sul em Dezembro de 2016, [https://www.wheels24.co.za/News/Industry\\_News/youll-never-guess-how-many-vehicles-are-registered-in-sa-20170328](https://www.wheels24.co.za/News/Industry_News/youll-never-guess-how-many-vehicles-are-registered-in-sa-20170328)*

\* Os dados oficiais de Moçambique reportam somente 1.379 mortos rodoviários enquanto WHO estima 8.666.

Anexo 2. Rotas observadas e número de observações

#	Rotas	Obs.	#	Rotas	Obs.
1	A. Voador-C.700	1	42	Museu-C. 700	1
2	A. Voador-CostaDoSol	1	43	Museu-Fomento Cial	1
3	A. Voador-Fomento	3	44	Museu-Liberdade	2
4	A. Voador-Liberdade	5	45	Museu--Malhazine	1
5	A. Voador-P.Combatentes	2	46	Museu-P.Combatentes	3
6	A. Voador-P.Lumumba	2	47	Museu-Xipamanine	1
7	Albazine-P.Combatentes	2	48	Nkobe-P.Lumumba	1
8	Albazine-Zimpeto	1	49	P. Combatentes-A.Voador	1
9	Baixa-Malhazine	1	50	P. Combatentes-Albazine	2
10	Baixa-P.Combatentes	7	51	P. Combatentes-Baixa	5
11	Baixa-P.Lumumba	1	52	P. Combatentes-CostaDoSol	3
12	Baixa-Xipamanine	1	53	P. Combatentes-Museu	3
13	C. 700-A.Voador	2	54	P. Combatentes-T3	2
14	C. 700-Museu	1	55	P. Combatentes-Xipamanine	10
15	C. Matola-Liberdade	2	56	P. Combatentes-Zimpeto	2
16	C. Matola-P.Lumumba	1	57	P. Lumumba-A.Voador	2
17	C. Matola-T3	1	58	P. Lumumba-Baixa	1
18	C. Matola-Tchumene	1	59	P. Lumumba-C.Matola	1
19	C. Matola-Xipamanine	1	60	P. Lumumba-Nkobe	1
20	CostaDoSol-P.Combatentes	3	61	P. Lumumba-T3	1
21	CostaDoSol-Zimpeto	1	62	P. Lumumba-Xipamanine	4
22	Fomento-A.Voador	1	63	T3-C.Matola	1
23	Fomento Cial-Museu	1	64	T3-Liberdade	1
24	Liberdade-A.Voador	4	65	T3-P.Combatentes	1
25	Liberdade-C.Matola	3	66	T3-P.Lumumba	1
26	Liberdade-Museu	3	67	T3-Xipamanine	1
27	Liberdade-P.Lumumba	1	68	T3-Zimpeto	1
28	Liberdade-Xipamanine	4	69	Xipamanine-Liberdade	7
29	M.Gare-Machava	1	70	Xipamanine-M.Socimol	1
30	M.Socimol-Xipamanine	1	71	Xipamanine-Malhapsene	1
31	Machava-M.Gare	1	72	Xipamanine-Museu	1
32	Machava-Malhapsene	1	73	Xipamanine-P.Combatentes	3
33	Machava-Mozal	1	74	Xipamanine-P.Lumumba	1
34	Machava-P.Lumumba	1	75	Xipamanine-T3	1
35	Malhapsene-C.Matola	1	76	Xipamanini-A.Voador	1
36	Malhapsene-Mozal	2	77	Xipamanini-Liberdade	2
37	Malhapsene-Xipamanine	2	78	Xipamanini-P.Combatentes	1
38	Malhazine-Baixa	1	79	Zimpeto-Albazine	1
39	Malhazine-Museu	1	80	Zimpeto-CostaDoSol	1
40	Mozal-Machava	1	81	Zimpeto-P.Combatentes	2
41	Mozal-Malhapsene	2	82	Zimpeto-T3	1
				<b>Observações totais</b>	<b>151</b>

### *Anexo 3. Questionário utilizado para os chapas*

- 1) Número do inquérito
- 2) Ponto de saída
- 3) Idade estimada do condutor
- 4) Cobrador anunciou um terminal diferente (falso) do que esteja na rotula?
  - a) Não
  - b) Sim para um destino ao longo da rota normal
  - c) Sim para um destino fora da rota normal
- 5) Ao chegarem ao terminal, será que o inspector veio receber um valor?
  - a) Não
  - b) Sim
  - c) Não sei
- 6) Quantos meticais recebeu o inspector no terminal inicial?
- 7) Na terminal inicial, quantos segundos totais foram necessários para encher a chapa e sair?
- 8) Quando o chapa chegou ao terminal inicial, quantas pessoas estavam a fazer ligação?
- 9) Ao chegar ao terminal inicial, será que os inspectores insistiram para que os que tinham feito ligação descessem?
  - a) Não, o inspector nem se aproximou do chapa.
  - b) Não, o inspector aproximou-se do chapa, mas não insistiu que os que tinham feito ligação descenderem.
  - c) Sim, mas somente mandou alguns dos que tinham feito ligação, não todos, a descerem.
  - d) Sim, mandou todos os que tinham feito ligação descerem.
- 10) Quantas pessoas que estavam a fazer ligação foram mandadas descer e, de facto, desceram?
- 11) O chapa encheu-se antes de sair do terminal?
  - a) Não, porque não havia suficientes passageiros à espera
  - b) Não, embora houvesse suficientes passageiros à espera, saiu com 1 a 5 assentos vazios
  - c) Não, embora houvesse suficientes passageiros à espera, saiu com 6 a 10 assentos vazios
  - d) Não, embora houvesse suficientes passageiros à espera, saiu com 11 a 15 assentos vazios
  - e) Não, embora houvesse suficientes passageiros à espera, saiu com 16 a 20 assentos vazios
  - f) Sim
- 12) Enquanto esperava ao seu chapa,
  - a) quantos chapas CHEIOS da sua rota passaram sem aceitar receber passageiros do terminal?
  - b) quantos chapas SEMI-CHEIOS da sua rota passaram sem aceitar receber passageiros do terminal?
  - c) quantos chapas SEMI-CHEIOS da sua rota pararam, mas somente admitiram passageiros que NAO iriam até ao fim da rota?
- 13) Data e tempo de saída
- 14) Rota?

#### **Grupo**

##### **15) PARAGEM 1**

- 16) Número de polícias de trânsito na paragem
- 17) Número de polícias municipais na paragem
- 18) Número de oficiais da associação dos chapas na paragem
- 19) Mandado parar?
  - a) Sim
  - b) Não
  - c) Sim, mas recusou-se a parar.
- 20) O inspector principal que veio ao veículo foi:
  - a) Polícia de trânsito
  - b) Polícia municipal
  - c) Oficial da Associação
- 21) Inspeccionou os documentos?
  - a) Sim
  - b) Não
- 22) Alegou deficiências nos documentos?
  - a) Sim
  - b) Não
  - c) Eu não podia ver

- 23) Se alegou deficiências nos documentos, a alegação resultou ser verdadeira?
- Não. O condutor conseguiu refutar a alegação.
  - Não. O polícia, por si só, descobriu o seu erro.
  - Sim foi verdadeira segundo ouvi a discussão.
  - O tópico foi esquecido com o pagamento de uma gorjeta.
  - Não sei.
- 24) Inspeccionou o veículo?
- Sim
  - Não
- 25) Alegou deficiências técnicas no veículo?
- Sim
  - Não
  - Eu não podia ver
- 26) Se alegou deficiências técnicas do veículo, a alegação resultou ser verdadeira?
- Não. O condutor conseguiu refutar a alegação
  - Não. O polícia, por si só, descobriu o seu erro
  - Sim foi verdadeira segundo ouvi a discussão
  - O tópico foi esquecido com o pagamento de uma gorjeta
  - Não sei
- 27) Ameaçou passar uma multa?
- Não
  - Sim e, de facto, entregou-lhe uma multa
  - Sim, mas, no fim, NÃO lhe entregou a multa
  - Não vi e não sei se lhe deu uma multa
- 28) Em que nome foi dada a multa?
- em nome do condutor
  - em nome da empresa
  - Não sei em que nome
- 29) Para que ou quais infracções foi a multa?
- Documentos do veículo
  - Carta de condução ou outros documentos do condutor
  - Ma condução
  - Luzes ou pneus inadequados ou ausentes
  - Outras deficiências do veículo
  - Não autorização para esta rota
  - Não pagamento das quotas a associação
- 30) Pediu uma gorjeta ou “refresco” para NÃO PENALIZAR o condutor?
- Não pediu e não recebeu nada para não penalizar o condutor.
  - Sim pediu, mas não recebeu nada.
  - Sim, mas não sei se ele recebeu algo.
  - Sim, mas não oralmente. Aceitou o valor automaticamente quando oferecido.
  - Sim e recebeu um dinheiro ou algo mais de valor.
- 31) Quanto pagou para evitar uma multa ou perda de tempo?
- 32) O pagamento isentou-o a pagar na viagem de volta?
- Sim
  - Não
- 33) Mendigou um “refresco” SEM insinuações da possibilidade duma multa?
- Não.
  - Sim, mas não recebeu nada.
  - Sim e recebeu dinheiro ou algo mais.
  - Pediu sim, mas eu não sei se ele recebeu algo.
- 34) Valor ou equivalente dado como simples refresco SEM insinuações duma multa?
- 35) Quantos segundos perderam-se na paragem?
- 36) Observações
- 37) **PARAGEM 2** (Repetir o Grupo)
- 38) **PARAGEM 3** (Repetir o Grupo)
- 39) **PARAGEM 4** (Repetir o Grupo)

- 40) Será que o cobrador começou a cobrar a tarifa dos passageiros mais de um quilometro antes do terminal final?
- Sim
  - Não
- 41) Encurtou a rota?
- Sim, encurtou a rota.
  - Foi até ao terminal combinado.
- 42) Observações sobre como se fez o encurtamento
- 43) No total, quantas vezes é que o condutor desviou da rota normal para evitar polícias ou tráfego?
- 44) Que tipos de desvios fez?
- Desviou, mas menos de 500 metros, para evitar a polícia
  - Desviou, mas mais de 500 metros, para evitar a polícia
  - Desviou, mas menos de 500 metros, para evitar tráfego
  - Desviou, mas mais de 500 metros, para evitar tráfego
- 45) Antes do terminal final, HOUVE passageiros que pagaram extra para ligações?
- Sim
  - Não
- 46) Antes do terminal final, aproximadamente QUANTOS passageiros pagaram extra para ligação?
- 47) Nome do terminal final combinado
- 48) Tempo da chegada final, seja no terminal final, seja antes.
- 49) No percurso todo, quantas VEZES parou a chapa para deixar ou levar passageiros, excepto na paragem inicial?
- 50) No percurso todo excepto na paragem inicial, quantos SEGUNDOS totais foram gastos para deixar ou levar passageiros ao longo da rota, excepto na paragem inicial?
- 51) No percurso todo excepto na paragem inicial, quantos SEGUNDOS totais foram gastos parando, sem êxito, em busca de mais passageiros?
- 52) *Manobras perigosas*: Durante a viagem toda, quantas vezes é que o condutor violou um semáforo?
- 53) *Manobras perigosas*: Durante a viagem toda, quantas vezes é que o condutor passou ilegalmente ao lado esquerdo doutro veículo?
- 54) *Manobras perigosas*: Durante a viagem toda, quantas vezes é que o condutor manteve curtíssima distância atrás doutro veículo?
- 55) *Manobras perigosas*: Durante a viagem toda, quantas vezes é que o condutor passou outro veículo enquanto havia tráfego demasiado próximo a vir?
- 56) *Manobras perigosas*: Durante a viagem toda, quantas vezes é que o condutor fazia corridas contra outro chapa ou veículo?
- 57) *Manobras perigosas*: Durante a viagem toda, quantas vezes é que o condutor conduziu a uma velocidade acima de 60 km/h?
- Nunca
  - 1 ou 2 vezes
  - 3 ou mais vezes
- 58) *Manobras perigosas*: Durante a viagem toda, quantas vezes é que o condutor fez outra manobra ou acção muito perigosa não mencionada acima?
- 59) Se houve manobras perigosas, será que um ou mais passageiros queixaram-se delas?
- Não houve manobras perigosas.
  - Houve manobras perigosas, mas ninguém se queixou.
  - Houve manobras perigosas, mas as queixas dos passageiros foram ignoradas.
  - Houve manobras perigosas, mas, depois das queixas, o condutor melhorou e não as repetiu.
- 60) Durante o percurso todo, se houve manobras perigosas e queixas lançadas pelos passageiros, as QUEIXAS foram contra o quê (respostas múltiplas permitidas):
- Houve manobras perigosas, mas ninguém queixou.
  - Violação de semáforo
  - Passagem ilegal ao lado esquerda de um veículo
  - Distancia ilegalmente perto ao veiculo em frente
  - Corridas perigosas contra outra chapa ou outro veículo
  - Velocidade acima de 60 km/h
  - Outras manobras perigosas
- 61) Se houve “outras manobras perigosas”, explique quais
- Rejeição, sem razão, de passageiros com bebé de menos de dois anos de idade. Quantos?
  - Rejeição, sem razão, de passageiros com crianças de 2 a 6 anos de idade. Quantos?
  - Rejeição, sem razão, de passageiros idosos ou deficientes. Quantos?

- d) Rejeição, sem razão, de passageiros obesos. Quantos?
- e) Rejeição de passageiros por outras razões não óbvias. Quantos?
- 62) Se, por outras razões, alguns dos potenciais passageiros foram rejeitados, explique as razões dadas ou aparentes.
- 63) No percurso todo, quantos passageiros NUNCA receberam todos os trocos devidos apesar de queixas?
- 64) No percurso todo, quantos passageiros tiveram de exigir intensamente para poder receber os trocos devidos?
- 65) Sim, no início, o cobrador tinha anunciado um destino diferente do da rótula, será que, em certo momento, ele começou de anunciar o terminal correcto?
  - a) Sim
  - b) Não
- 66) Quando o chapa chegou ao terminal falso (preanunciado), será que o cobrador exigiu que todos os passageiros descessem ou, pelo menos, pagassem de novo?
  - a) Sim
  - b) Não
- 67) A música do rádio ou do disco foi:
  - a) em silêncio
  - b) de volume moderado
  - c) de volume extremamente alto embora ninguém se queixasse
  - d) de volume extremamente alto e, quando um ou mais passageiros se queixaram, nada ou quase nada foi feito para o reduzir
  - e) de volume extremamente alto mas, quando um ou mais passageiros se queixaram, o condutor reduziu muito o volume
- 68) No percurso todo, houve situações em que o cobrador ou condutor abusou um passageiro ou potencial passageiro verbal ou fisicamente?
  - a) Sim
  - b) Não
- 69) No percurso todo, quantos passageiros ou potenciais passageiros foram abusados VERBAL e grosseiramente pelo cobrador ou condutor?
- 70) No percurso todo, quantos passageiros ou potenciais passageiros foram abusados FISICAMENTE pelo cobrador ou condutor (por ex., empurrados ou agarrados forte ou inapropriadamente)?
- 71) Quando houve abusos verbais ou físicos, quantos passageiros vítimas lançaram protestos veementes?
- 72) Quando houve protestos, será que os outros passageiros apoiaram a vítima?
  - a) Nada ou quase nada
  - b) Sim, mas fracamente
  - c) Sim, fortemente
  - d) Inconsistentemente dependendo do caso
- 73) No percurso todo, quantas VEZES houve que, embora os passageiros tenham pedido atempadamente para sair na próxima paragem e o pedido fosse ouvido claramente pelo inquiridor, o cobrador não os permitiu descer até, pelo menos, 300 metros mais a frente? (*Atempadamente* quer dizer ter pedido em voz alta pelo menos 100 metros ANTES de chegar à paragem ou, uma vez parado, ter pedido antes do condutor arrancar para sair.)
- 74) Destas situações, quantas VEZES houve que tais passageiros não foram permitidos sair até à próxima PARAGEM?
- 75) Destas situações, quantos PASSAGEIROS foram negados o direito de descer na paragem que tinham pedido até, pelo menos, 300 metros a frente?
- 76) Destas situações, quantos PASSAGEIROS não foram permitidos sair até à próxima PARAGEM?
- 77) Observações

## Referências

- Afrobarometer. 2016. Summary of Results: Afrobarometer Round 6 Survey in Mozambique, 2015. [http://afrobarometer.org/sites/default/files/publications/Summary%20of%20results/moz\\_r6\\_sor.pdf](http://afrobarometer.org/sites/default/files/publications/Summary%20of%20results/moz_r6_sor.pdf).
- Amnesty International. 2008. Licença para matar: Responsabilização da polícia em Moçambique. [www.amnesty.org/download/documents/afr410012008portuguese.pdf](http://www.amnesty.org/download/documents/afr410012008portuguese.pdf).
- Andrews, J.; Morrow, C.; e Wood, R. 2013. Modeling the role of public transportation in sustaining tuberculosis transmission in South Africa. *American Journal of Epidemiology* 177(6).
- Assembleia do Município de Maputo. 2017. *Postura de Trânsito: Resolução n.º 66/AM/2017*, de 30 de Março, *Boletim da República* n.º 109, 13 de Junho de 2017. [www.portaldogoverno.gov.mz/por/content/download/3123/24944/version/2/file/BR\\_4\\_III\\_Serie\\_Suplemento\\_2015.pdf](http://www.portaldogoverno.gov.mz/por/content/download/3123/24944/version/2/file/BR_4_III_Serie_Suplemento_2015.pdf)
- Automatic. 2014. The hidden costs of aggressive driving. February 14. <https://blog.automatic.com/the-hidden-costs-of-aggressive-driving-7828a9742fdc>.
- Bailey, S. e Duggan, B. 2020. Nairobi's matatu minibuses are getting a high-tech makeover. *CNN: Innovate África*, January 28. <https://edition.cnn.com/2020/01/28/business/data-integrated-kenya-intl/index.html>.
- de Brito, L., organizador. 2017. *Agora Eles Têm Medo de Nós! Uma coletânea de textos sobre as revoltas populares em Moçambique (2008–2012)*. IESE (Instituto de Estudos Sociais e Económicos). [www.iese.ac.mz/wp-content/uploads/2018/02/IESE-Food-Riot.pdf](http://www.iese.ac.mz/wp-content/uploads/2018/02/IESE-Food-Riot.pdf).
- Carte Blanche. 2018. Arrested Know Your Rights - Carte Blanche. 7 de Outubro. <https://m-net.dstv.com/show/carte-blanche/news/arrested-know-your-rights-carte-blanche/news>.
- CCEE.1985. Conselho da Comunidade Económica Europeia de 20 de Dezembro de 1985. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1985R3820:20080910:PT:PD>.
- CIP/CMI (Centro de Integridade Pública e Chr. Michelsen Institute). 2016. *The Costs of Corruption to the Mozambican Economy: Why it is Important to Fight Corruption in a Climate of Fiscal Fragility*. CMI Report 6. [www.cmi.no/publications/file/6027-the-costs-of-corruption-to-the-mozambican-economy.pdf](http://www.cmi.no/publications/file/6027-the-costs-of-corruption-to-the-mozambican-economy.pdf).
- Cole, D.J., Cebon, D., 1991. Assessing the road-damaging potential of heavy vehicles. *Proceedings Institution of Mechanical Engineers D* 205, 223–232.
- Conselho de Ministros. 2008. Decreto14/2008: Regulamento de pesos, dimensões, combinações e disposição de carga em veículos automóveis e reboques. *Boletim da República*, 1ª Série, n.º 26, de 25 de Junho de 2008, [www.fe.gov.mz/images/documentos/Decreto-14-2008-Regulamento-cargas.pdf](http://www.fe.gov.mz/images/documentos/Decreto-14-2008-Regulamento-cargas.pdf).
- Conselho de Ministros. 2011. Código da Estrada, Decreto-Lei n.º 1/2011 de 23 de Março. *Boletim da República*, 1ª Série, n.º 12, 23 de Março de 2011.
- Coughlin, P. e Kieti, M. 2019. Corrupção policial e outras ineficiências na cadeia de valor da produção e transporte de areia e pedras na Matola. Relatório preparado para o Centro de Integridade Pública e a Fundação Mecanismo de Apoio à Sociedade Civil, Maputo.
- CSIR (National Overloading Control Technical Committee, Council for Scientific and Industrial Research). 1997. The damaging effects of overloaded heavy vehicles on roads. [www.loadtech.co.za/docs/damaging-effects-of-overloading-on-roads.pdf](http://www.loadtech.co.za/docs/damaging-effects-of-overloading-on-roads.pdf).
- Engineering ToolBox. 2010. *Dirt and Mud - Densities*. [www.engineeringtoolbox.com/dirt-mud-densities-d\\_1727.html](http://www.engineeringtoolbox.com/dirt-mud-densities-d_1727.html).
- Family Handyman. s.d.<sup>a</sup> Save money on gas: Tips for better gas mileage & fuel economy. <https://www.familyhandyman.com/automotive/car-maintenance/save-money-on-gas-tips-for-better-gas-mileage-fuel-economy>, acessado em 14/10/2019.
- Family Handyman. s.d.<sup>b</sup> The hidden costs of aggressive driving. <https://blog.automatic.com/the-hidden-costs-of-aggressive-driving-7828a9742fdc>.
- Foltz, J. e Opoku-Agyemang, K. 2015. Do higher salaries lower petty corruption A policy experiment on West Africa's highways. Draft May 13. [http://cega.berkeley.edu/assets/miscellaneous\\_files/118\\_-\\_Opoku-Agyemang\\_Ghana\\_Police\\_Corruption\\_paper\\_revised\\_v3.pdf](http://cega.berkeley.edu/assets/miscellaneous_files/118_-_Opoku-Agyemang_Ghana_Police_Corruption_paper_revised_v3.pdf)
- Frate, A. et al. 2003. Plano Estratégico para a Polícia da República de Moçambique Resultados dos inquéritos sobre vitimização e desempenho da polícia. Relatório para o Instituto Internacional das Nações Unidas para Pesquisa sobre o Crime Justiça (UNICRI). [https://centrodeemergencia.blogs.com/mocambique/files/plano\\_estrategico\\_prm.pdf](https://centrodeemergencia.blogs.com/mocambique/files/plano_estrategico_prm.pdf).
- Goscé, L. e Johanssen, A. 2018. Analysing the link between public transport use and airborne transmission: mobility and contagion in the London underground. *Environmental Health* 17(84). <https://ehjournal.biomedcentral.com/track/pdf/10.1186/s12940-018-0427-5> acessado em 26/9/2019.
- Gregory, S. 2010. Cameras everywhere: Ubiquitous video documentation of human rights—New forms of video advocacy, and considerations of safety, security, dignity and consent. *Journal of Human Rights Practice* 2(2). [https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/36938465/CamerasEverywhere\\_SamGregory.pdf](https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/36938465/CamerasEverywhere_SamGregory.pdf) AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1550276079&Signature=YGa%2Bmju83PubUYtxYjagPTj62o%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DCameras\_Everywhere\_Ubiquitous\_Video\_Docu.pdf.
- The Guardian*. 2018. South Africa mining massacre victims offered £75m in damages. 16 de Março. [www.theguardian.com/world/2017/mar/16/marikana-massacre-victims-damages-compensation-south-africa](http://www.theguardian.com/world/2017/mar/16/marikana-massacre-victims-damages-compensation-south-africa).
- Herrero, A., Knoll, A., Gregersen, C. e Kokolo, W., 2015. Implementing the Agenda for Change: An independent analysis of the 11th EDF programming. Discussion Paper 180, ECDPM, Maastricht. <https://ecdpm.org/wp-content/uploads/DP-180-Implementing-Agenda-Change-September-2015-ECDPM.pdf>.
- Highway Research Board, 1962. *The AASHO Road Test, Report 5: Pavement Research. Special Report No. 61E*. National Research Council, Washington, DC. <http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/sr/sr61e.pdf>.



- Iwao, J. et al. 2012. Isolation and molecular characterization of methicillin-resistant *Staphylococcus aureus* from public transport. *Microbiology and Immunology* 56. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/pdf/10.1111/j.1348-0421.2011.00397.x> Accessed on 3/10/2019.
- João, J. 2017. É tarefa da Polícia Municipal fiscalizar cartas e seguros. *O País*, 23 de Agosto, <http://opais.sapo.mz/e-tarefa-da-policia-municipal-fiscalizar-cartas-e-seguros>.
- Kenya Anti-Corruption Commission. 2006. *Examination Report on the Systems, Policies, Procedures and Licensing of Motor Vehicles and Enforcement of Traffic Laws*. Nairobi: Kenya Anti-Corruption Commission. [www.eacc.go.ke/wp-content/uploads/2018/08/motor-vehicle.pdf](http://www.eacc.go.ke/wp-content/uploads/2018/08/motor-vehicle.pdf).
- Klopp, J. e Cavoli, C. 2019. Mapping minibuses in Maputo and Nairobi: Engaging paratransit in transportation planning in African cities, *Transport Reviews*, Março. <https://doi.org/10.1080/01441647.2019.1598513>, acessado em 4-10-2019.
- Legal Match. 2018. Is it legal to film or photograph the police [www.legalmatch.com/law-library/article/filming-and-photographing-the-police.html](http://www.legalmatch.com/law-library/article/filming-and-photographing-the-police.html).
- Lipez, S. 2011. United States Court of Appeals, First Circuit: Simon GLIK, Plaintiff, Appellee, v. John CUNNIFFE, in his individual capacity; Peter J. Savalis, in his individual capacity; Jerome Hall–Brewster, in his individual capacity; City of Boston, Defendants, Appellants. No. 10–1764. Decided: August 26, 2011. <https://caselaw.findlaw.com/us-1st-circuit/1578557.html>.
- Moçambique. 2014. *Lei da Revisão do Código Penal, Lei n.º 35/2014*. BR I SÉRIE, Número 105, de 31 de Dezembro.
- Metropolitan Police. 2019. Photography advice. Baixado em 4/7/2019: [www.met.police.uk/advice/advice-and-information/ph/photography-advice/\\_t\\_id=1B2M2Y8AsgTpgAmY7PhCf%3d%3d&\\_t\\_q=%e2%80%9cpolice+have+no+power+to+stop+them+film+ing+or+photographing+incidents+or+police+personnel%e2%80%9d&\\_t\\_tags=language%3aen%2csiteid%3a9a7e26e6-9ba2-42bf-80ec-103507e5aec9&\\_t\\_ip=197.249.38.113&\\_t\\_hit.id=Cds\\_Soh\\_Web\\_Models\\_Pages\\_Standard/259d1974-ed6a-4b96-83a0-e95bb660dba6\\_en-GB&\\_t\\_hit.pos=1](http://www.met.police.uk/advice/advice-and-information/ph/photography-advice/_t_id=1B2M2Y8AsgTpgAmY7PhCf%3d%3d&_t_q=%e2%80%9cpolice+have+no+power+to+stop+them+film+ing+or+photographing+incidents+or+police+personnel%e2%80%9d&_t_tags=language%3aen%2csiteid%3a9a7e26e6-9ba2-42bf-80ec-103507e5aec9&_t_ip=197.249.38.113&_t_hit.id=Cds_Soh_Web_Models_Pages_Standard/259d1974-ed6a-4b96-83a0-e95bb660dba6_en-GB&_t_hit.pos=1)
- Moreno-Quintero, E.; Fowkes, T.; e Watling, D. 2013. Modelling planner–carrier interactions in road freight transport: Optimization of road maintenance costs via overloading control. *Transportation Research Part E* 50. <https://ideas.repec.org/a/eee/transe/v50y2013icp68-83.html>
- Moçambique. 2007. Lei de Trabalho: Lei 23/2007 de 01 de Agosto. [www.mitess.gov.mz/sites/default/files/Lei%20%2023%202007%20de%201%20de%20Agosto%20-%20Lei%20do%20Trabalho%20%281%29.pdf](http://www.mitess.gov.mz/sites/default/files/Lei%20%2023%202007%20de%201%20de%20Agosto%20-%20Lei%20do%20Trabalho%20%281%29.pdf)
- Mohr, O. et al. Evidence for airborne infectious disease transmission in public ground transport: A literature review. *Euro Surveillance* 17(35). [www.eurosurveillance.org/ViewArticle.aspx?ArticleId=20255](http://www.eurosurveillance.org/ViewArticle.aspx?ArticleId=20255), acessado em 1/10/2019.
- Municipal Council of Maputo. 2014a. *Comprehensive Urban Transport Master Plan for the Greater Maputo: Final Report, Volume 1: Executive Summary*. Relatório financiado pela JICA (Japan International Cooperation Agency). [http://open\\_jicareport.jica.go.jp/pdf/12152609.pdf](http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/12152609.pdf), acessado em 23/8/2019.
- Municipal Council of Maputo. 2014b. *Comprehensive Urban Transport Master Plan for the Greater Maputo: Final Report, Volume 2: Pre-Feasibility Study Report*. Relatório financiado pela JICA (Japan International Cooperation Agency). [http://open\\_jicareport.jica.go.jp/pdf/12152625\\_01.pdf](http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/12152625_01.pdf), acessado em 14/9/2019.
- Mutinda, F. 2016. Traffic officers ordered to quit matatu business or face sack. *Nairobi News* February 25<sup>th</sup>. <https://nairobinews.nation.co.ke/editors-picks/body-of-kq-stowaway-landed-near-london-sunbather>.
- Nasir, A.; Campos, L.; Christie, N. e Colbeck, I. 2016. Airborne biological hazards and urban transport infrastructure: current challenges and future directions. <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC4956722>, acessado em 26/9/2019.
- Nhamire, B. 2016. Carta de condução à venda no INATTE: Corrupção que custa vidas! *Anti-Corrupção, Transparência, Integridade* (35). [https://cipmoz.org/wp-content/uploads/2018/08/layout\\_carta\\_de\\_conducao\\_a\\_venda\\_no\\_INATTE\\_1.pdf](https://cipmoz.org/wp-content/uploads/2018/08/layout_carta_de_conducao_a_venda_no_INATTE_1.pdf).
- Nhamire, B. e Mabunda, L. 2014. Corrupção: A causa oculta dos acidentes de viação. *A Transparência*, 04/2014(Maio). [https://cipmoz.org/wp-content/uploads/2018/08/302\\_CIP\\_A\\_Transparencia\\_n%C2%BA04\\_2014.pdf](https://cipmoz.org/wp-content/uploads/2018/08/302_CIP_A_Transparencia_n%C2%BA04_2014.pdf).
- New Zealand Police. 2019. What are the rules around taking photos or filming in a public place Baixado em 4/7/2019: [www.police.govt.nz/faq/what-are-the-rules-around-taking-photos-or-filming-in-a-public-place](http://www.police.govt.nz/faq/what-are-the-rules-around-taking-photos-or-filming-in-a-public-place)nondesktop.
- Nuwagira, S. 2018. Rwanda: Tap & Go firm eyes expansion. *The Independent*, June 28. [www.independent.co.ug/rwanda-tap-go-firm-eyes-expansion](http://www.independent.co.ug/rwanda-tap-go-firm-eyes-expansion).
- Okibiro, G. 2015. Corruption in the Kenya: Traffic Police and Leadership. [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2850881&download=yes](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2850881&download=yes).
- OSISA (Open Society Initiative for Southern Africa). 2017. *Effectiveness of Anti-Corruption Agencies in Southern Africa Angola, Botswana, DRC, Lesotho, Malawi, Mozambique, Namibia, South Africa, Swaziland, Zambia and Zimbabwe*. [www.africanminds.co.za/wp-content/uploads/2017/04/OSISA-ACC-Text-29MAR1130-WEB.pdf](http://www.africanminds.co.za/wp-content/uploads/2017/04/OSISA-ACC-Text-29MAR1130-WEB.pdf).
- Small, K.A.; Winston, C.; e Evans, C.A., 1989. *Road Work. A New Highway Pricing and Investment Policy*. The Brookings Institution, Washington, DC.
- Sayer, P. 2007. France bans citizen journalists from reporting violence. Baixado em 4/7/2019: [www.macworld.com/article/1056615/franceban.html](http://www.macworld.com/article/1056615/franceban.html).
- de Souza, E. 2019 [2017]. *Código da Estrada (Moçambique): Transgressões & Multas*. Maputo: Elisio de Sousa.
- Steffen, R. 2010. The risk of meningococcal disease in travelers and current recommendations for prevention. *Journal of Travel Medicine* 17(S1). [https://academic.oup.com/jtm/article/17/suppl\\_1/9/1852449](https://academic.oup.com/jtm/article/17/suppl_1/9/1852449).
- SSATPP (Sub-Saharan Africa Transport Policy Program). 2008. *SSATP Annual Report 2007*. <http://documents.worldbank.org/curated/en/227331468203050182/pdf/446840ar0ssatp1box0327407b01public1.pdf>.
- Strahilevitz, L. 2006. How’s my driving? For everyone (and everything?) John M. Olin Law & Economics Working Paper 290 (2<sup>nd</sup> series) and Public Law and Legal Theory Working Paper 125. The Law School, University of Chicago. [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=899144](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=899144).

- Sundström, A. 2019. Exploring performance-related pay as an anticorruption tool. *Studies in Comparative International Development* 54(1).
- Tan, A. e Erdoğan, S. 2017. Microbiological burden of public transport vehicles. *Microbiological burden of public transport vehicles. Istanbul Journal of Pharmacology* 47(2). <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/352060>.
- de Tejada, J. 2018. Priorização dos Transportes Públicos a partir do caso do alargamento da EN4. *WazaTank*. [https://drive.google.com/file/d/1ofGuDMOcJf6dzGbFcz\\_RjS3WaY908dhR/view](https://drive.google.com/file/d/1ofGuDMOcJf6dzGbFcz_RjS3WaY908dhR/view).
- Tomáz, A.; Coughlin, P.; Pike, A.; Langa, C.; and Siddique, U. 2014. Reestruturação do Sector de Cabotagem em Moçambique Preliminary Report for CTA and the Ministry of Transport and Communications. (Translation: Restructuring the Cabotage Sector in Mozambique).
- TRB (Transportation Research Board). 2007. *Pavement Lessons Learned from the AASHO Road Test and Performance of the Interstate Highway System*. Transportation Research Circular, Number E-C118 July. <http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/circulars/ec118.pdf>.
- U4 (Anti-corruption Resource Centre). 2012. Overview of corruption and anti-corruption in Mozambique. [https://knowledgehub.transparency.org/assets/uploads/helpdesk/Country\\_Profile\\_Mozambique\\_2016.pdf](https://knowledgehub.transparency.org/assets/uploads/helpdesk/Country_Profile_Mozambique_2016.pdf).
- Urquhart, F. and Rhodes, A. 1990. *The Assessment of Pavement Loading for the Allocation of Road Truck Costs*. Research Report No. 73. Transport Operations Research Group, University of Newcastle upon Tyne, UK.
- Vermeullen, J. et al. 2004. *The Price of Transport: Overview of the Social Costs of Transport*. Delft, CE. [www.ce.nl/art/uploads/file/4850\\_defreport\\_JV.pdf](http://www.ce.nl/art/uploads/file/4850_defreport_JV.pdf).
- WHO (World Health Organization). 2018a. *Global Status Report on Road Safety 2018*. <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/276462/9789241565684-eng.pdf>.
- WHO (World Health Organization). 2018b. *World Health Statistics 2018: Monitoring Health for the SDGs, Sustainable Development Goals*. <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/272596/9789241565585-eng.pdf?ua=1>.