



**UNIVERSIDADE POLITÉCNICA  
A POLITÉCNICA**

**INSTITUTO SUPERIOR DE ALTOS ESTUDOS E NEGÓCIOS – ISAEN**

**PROGRAMA DE MESTRADO EM GESTÃO DE EMPRESAS**

**SUSTENTABILIDADE DOS TRANSPORTES PÚBLICOS URBANOS DE  
PASSAGEIROS NA ROTA MAPUTO-MATOLA (2016 – 2022)**

Fátima Isabel Ismael Jany

**Maputo, Outubro de 2022**

Fátima Isabel Ismael Jany

**SUSTENTABILIDADE DOS TRANSPORTES PÚBLICOS URBANOS DE  
PASSAGEIROS NA ROTA MAPUTO-MATOLA (2016 – 2022)**

Dissertação apresentada no Programa de Mestrado em Gestão de Empresas da Universidade Politécnica como requisito parcial para obtenção do título de Mestre.

Orientador: Prof. Doutor Artinésio Widnesse Saguete

**Maputo, Outubro de 2022**

## **DECLARAÇÃO DE HONRA**

Declaro que este trabalho é da minha autoria e resulta da minha investigação. Esta é a primeira vez que o submeto para obter um grau académico de Mestre numa instituição educacional.

Maputo, aos \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2022

---

Fátima Isabel Ismael Jany

## **APROVAÇÃO DO JÚRI**

Este trabalho foi aprovado no dia \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 20\_\_ por nós, membros do Júri Examinador nomeado pelo Instituto Superior de Altos Estudos e Negócios – ISAEN da Universidade Politécnica.

O Presidente

---

O Arguente

---

O Orientador

---

## **DEDICATÓRIA**

Dedico o presente trabalho aos meus pais, Ismael Daud Jany Momad (em memória) e Isabel Muprofeta Nhatumbo, pela vida e encorajamento.

## AGRADECIMENTOS

Endereço meus agradecços:

- a ALLAH, pelo dom da vida e força de vencer;
- aos meus pais, por me terem trazido a este mundo;
- à Apolitécnica, por me terem aberto as portas para adquirir conhecimentos que hoje;
- ao meu orientador, Prof. Doutor Artinésio Widnesse Saguata, pela orientação científica, disponibilidade demonstrada, confiança, competência e conhecimento transmitido;
- a todos os docentes e funcionários da Escola Superior de Altos Estudos e Negócios da Universidade Politécnica, pela contribuição para minha formação;
- a toda minha família;
- ao meu Director, Simão Z. Mataruca, pelo força que me deu;
- aos colegas da turma de mestrado em Gestão de Empresa, em particular Júlio Namaroi e Adriana, pela amizade e carinho durante o curso;
- à linha que suportou as tarefas domésticas;
- a todos que directa ou indirectamente deram apoio à minha formação, em geral, e à elaboração desta Dissertação, em particular.

## **PARECER DO SUPERVISOR**

A presente Dissertação de Mestrado, intitulada *Sustentabilidade dos Transportes Públicos Urbanos de Passageiros na Rota Maputo-Matola (2016 – 2022)*, de autoria de Fátima Jany, resulta de uma caminhada de orientação, iniciada pela Dra. Maria Iolanda Wane e continuada por mim. Assim, a presente versão da Dissertação (que resulta de um conjunto de versões) considero apresentar condições técnico-científicas suficientes para submissão à defesa.

Maputo, Janeiro de 2023

---

(Artinésio Widnesse Saguata, Prof. Doutor)

## RESUMO

O presente estudo analisa a Sustentabilidade dos Transportes Públicos Urbanos de Passageiros na Rota Maputo-Matola (2016 – 2022). Mais especificamente descreve a estrutura da receita e dos custos de operacionalização dos operadores, demonstra os efeitos dos preços tarifários na operacionalização e sugere uma forma intermodal e eficaz para o funcionamento dos transportes colectivos rodoviários de passageiros que garanta sustentabilidade do negócio. Adoptou-se a metodologia que privilegia a abordagem mista para combinar as fontes de dados quantitativos (análise da viabilidade económica e financeira dos serviços de transportes) e qualitativas (entrevistas semiestruturadas, observação simples, revisão bibliográfica e análise documental). A estratégia metodológica adoptada para a pesquisa permitiu gerar conhecimento mais profundo que serviu de base para melhor compreensão do objecto do estudo. Os referenciais teóricos clássicos da administração e a visão da teoria de Stakeholders permitiu entender as funções e estratégias de gestão, considerando a opinião dos intervenientes chave que contribuem para o funcionamento eficiente dos transportes de passageiros. Os resultados do estudo mostram que embora a análise da viabilidade económica e financeira da actividade de transportes de passageiros, considerando a comparticipação do Governo na aquisição dos autocarros constatar que o negócio é viável, as questões como a fiscalização, tarifas, encurtamento de rotas, tipo de frotas, custos de manutenção, infra-estruturas, medidas restritivas (COVID-19), congestionamento, agudizaram por um lado, o relacionamento dos Stakeholders desta actividade, e contribuíram, por outro, em grande medida para a insustentabilidade da actividade numa perspectiva empresarial ou de negócio.

**Palavras-chave:** *Sustentabilidade; Transportes Públicos Urbanos; Maputo; Matola.*

## ABSTRACT

The present study analyses the Sustainability Public Passenger Transport on the Maputo-Matola Route (2016 – 2022). More specifically, it describes the structure of revenue and operational costs of operators, demonstrates the effects of tariff prices on operationalization and suggests an intermodal and effective way of operating collective road passenger transport that guarantees business sustainability. A methodology that favors a mixed approach was adopted to combine quantitative data sources (analysis of the economic and financial viability of transport services) and qualitative data (semi-structured interviews, simple observation, literature review and document analysis). The methodological strategy adopted for the research allowed to generate deeper knowledge that served as a basis for a better understanding of the object of study. The classical theoretical frameworks of administration and the vision of the Stakeholders theory allowed us to understand the functions and strategies of management, considering the opinion of the key stakeholders that contribute to the efficient operation of passenger transport. The results of the study show that although the analysis of the economic and financial viability of the activity of passenger transport, considering the Government's participation in the acquisition of buses, confirms that the business is viable, issues such as inspection, tariffs, shortening of routes, type of fleets, maintenance costs, infrastructure, restrictive measures (COVID-19), congestion, on the one hand, exacerbated the relationship of the Stakeholders of this activity, and they largely contributed, on the other hand, to the unsustainability of the activity from a business or business perspective.

**Keywords:** *Sustainability; Public Passenger Transport; Maputo; Matola.*

## LISTAS DE TABELAS

Tabela 1- Número total da população por Província .....	20
Tabela 2 - Parque Automóvel por Província, 2018 - 2020 .....	36
Tabela 3 - Análise da tarifa – Contas de Exploração (Preço de 9 MT por passageiro) .....	37
Tabela 4 - Contas de Exploração – Com Tarifa de Recuperação Mantendo a Compensação ..	38
Tabela 5 - População, amostra e amostragem .....	46
Tabela 6 - Análise da Viabilidade Económica e Financeira do Negócio de Transportes Rodoviários de Passageiros Considerando a Tarifa de 12.00 (ano 2018 a 2019) e 15.00 (2020 a 2022) Meticais Aplicada na Rota Cidade de Maputo - Cidade da Matola.....	53
Tabela 7 - Viabilidade Económica Financeira do Negócio Considerado os Pressupostos de Análise e Período de Investimento e de Reembolso .....	54
Tabela 8 - Custos Internos de Operação em Meticais .....	<b>Erro! Marcador não definido.</b>

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Resumo da evolução do conceito de mobilidade segundo várias perspectivas. ....	26
Quadro 2 - Características, responsabilidades e perspectivas dos diferentes actores face a política dos transportes colectivos de passageiros. ....	31
Quadro 3 - Categorias e Indicadores de Análise .....	52
Quadro 4 - Relação dos problemas, impactos e variáveis desafiadores ao sector de transportes rodoviários na óptica dos operadores .....	60

## **LISTA DE ACRÓNIMOS E SIGLAS**

ANE – Administração Nacional de Estradas  
ATROMAP – Associação dos Transportadores Terrestres e Rodoviários de Maputo  
BRT – Bus Rapid Transit  
CTA – Confederação das Associações Económicas de Moçambique  
COVID-19 – Coronavirus disease 2019 (Doença por coronavírus 2019)  
CUA – Comissão da União Africana  
DNTS – Direcção Nacional dos Transportes de Superfície  
EPDAU – Estratégia de Promoção de Desenvolvimento Autárquico e Urbano  
FEMATRO – Federação Moçambicana dos Transportadores Rodoviários  
FTC – Fundo dos Transporte e Comunicação  
GM – Governo de Moçambique  
INM – Imprensa Nacional de Moçambique  
INE – Instituto Nacional de Estatística  
INATTER – Instituto Nacional dos Transportes Terrestres e Rodoviários  
ISUTC – Instituto Superior de Transportes e Comunicações  
MTC – Ministério dos Transportes e Comunicações  
MINT – Ministério do Interior  
OMS – Organização Mundial da Saúde  
ONU – Organização das Nações Unidas  
PARPA – Programa de Acção para a Redução da Pobreza  
RM – Rádio Moçambique  
UEM – Universidade Eduardo Mondlane  
UTRAMAP – União dos Transportadores de Maputo

## **EPÍGRAFE**

“Os investimentos nos transportes públicos ainda são curtos [...]. A tarifa pública atende questões de natureza social, mas não cobre os custos operacionais. Precisamos encontrar caminhos, discutir receitas extras tarifárias e cobrir o que a tarifa e os subsídios orçamentários não conseguem”.

António Matos

(Presidente do Conselho de Administração da Agência Metropolitana de Transportes)

## ÍNDICE

DECLARAÇÃO DE HONRA.....	I
DEDICATÓRIA .....	II
AGRADECIMENTOS .....	III
PARECER DO SUPERVISOR .....	IV
RESUMO.....	V
ABSTRACT .....	VI
LISTAS DE QUADROS E TABELAS .....	VII
LISTA DE ABREVIATURAS OU SIGLAS .....	VIII
EPÍGRAFE .....	IX
CAPÍTULO I: INTRODUÇÃO .....	1
1.1. Contexto e problematização.....	1
1.2. Problema e Questões de Pesquisa .....	6
1.3. HIPÓTESES .....	7
1.4. OBJECTIVOS DO ESTUDO.....	7
1.4.1. Objectivo Geral.....	8
1.4.2. Objectivos Específicos:.....	8
1.5 JUSTIFICATIVA DO TEMA .....	8
1.6 ESTRUTURA DO TRABALHO .....	9
CAPÍTULO II: REVISÃO DA LITERATURA .....	11
2. A SUSTENTABILIDADE DOS TRANSPORTES PÚBLICOS RODOVIÁRIOS DE PASSAGEIROS.....	11
2.1. CONCEITO DE SUSTENTABILIDADE .....	13
2.2. A SUSTENTABILIDADE EMPRESARIAL.....	14
2.3. CONCEITOS DE TRANSPORTES PÚBLICOS URBANOS DE PASSAGEIROS.....	16
2.4. BREVE CONTEXTO NACIONAL E INTERNACIONAL DOS TRANSPORTES PÚBLICOS URBANOS .....	17
2.4.1. Transportes Públicos Urbanos em África .....	18
2.4.2. Transportes públicos rodoviários de passageiros em Moçambique.....	19
2.5. A GESTÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE .....	21
2.6. QUALIDADE E EFICIÊNCIA NO TRANSPORTE PÚBLICO.....	22
2.7. A PROBLEMÁTICA DOS TRANSPORTES PÚBLICOS .....	23
2.8. CONDIÇÕES DE ACESSO E MOBILIDADE.....	25
2.8.1. Desafios e Perspectivas.....	29
2.9. Políticas dos transportes públicos de passageiros em Moçambique .....	30
2.9.1 Urbanização, Cidade de Maputo.....	30
2.9.2 Urbanização, Cidade da Matola.....	31
2.10 Transporte de Passageiros na Rota Maputo-Matola.....	32
2.11 A Estrutura de Receita e dos Custos de Operacionalização.....	34
2.11.1 Preço e Tarifários.....	36

2.11.2 Papel do Estado.....	36
2.11.3 A COVID-19 e suas Implicações na Operacionalização dos Transportes Colectivos Rodoviários de Passageiros.....	37
2.11.4 A SOBREVIVÊNCIA NO MERCADO .....	42
<b>CAPÍTULO III: PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....</b>	<b>45</b>
3.1. Tipo de Pesquisa .....	45
3.2. Local de Estudo.....	46
3.3. Técnicas e Instrumentos de recolha de dados .....	46
3.4. Procedimentos de análise de dados .....	47
3.5. Limitações da Pesquisa .....	48
3.6. Questões Éticas .....	48
<b>CAPÍTULO IV: APRESENTAÇÃO, ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS DADOS.....</b>	<b>50</b>
4. Entrevistas semiestruturadas .....	50
4.1.1 Entrevista aos Funcionários do Sector de Transportes do Município de Maputo e Matola.....	48
4.1.2 Ambiente e construções; Infra-estruturas urbanas e o Sector de administração.....	49
4.1.3 Entrevista aos Gestores da Federação Moçambicana das Associações dos Transportadores Rodoviários (FEMATRO).....	49
4.1.4 Entrevista aos Operadores dos Transportes Colectivos Rodoviários de Passageiros.....	49
4.2. Categorias e indicadores de análise.....	51
4.3. ANÁLISE E DISCUSSÃO QUANTITATIVA .....	53
4.4. ANÁLISE E DISCUSSÃO QUALITATIVA .....	55
4.5. A Perspectiva dos Funcionários do Sector de Transportes dos Municípios de Maputo Matola.....	53
4.6. A Perspectiva dos Gestores da Federação Moçambicana das Associações dos Transportadores Rodoviários (FEMATRO) .....	54
4.7. A Perspectiva dos Operadores dos Transportes Colectivos Rodoviários de Passageiros ..	56
<b>Capítulo V: CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES.....</b>	<b>62</b>
<b>6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>65</b>
<b>7. APÊNDICE .....</b>	<b>72</b>

## **CAPÍTULO I: INTRODUÇÃO**

Esta parte do trabalho tem por objectivo fazer uma breve contextualização e problematização da situação dos transportes públicos urbanos de passageiros em Moçambique e apresentar a questão de pesquisa, os objectivos do estudo, a justificativa do tema e a estrutura do trabalho.

### **1.1. Contexto e Problematização**

A população moçambicana é economicamente pouco desenvolvida, a maioria sem posses para um veículo motorizado próprio. Na impossibilidade ou impraticabilidade de se deslocar a pé ou de bicicleta, a maioria da população tem forçosamente de recorrer aos serviços colectivos de transporte. Entretanto, à semelhança do que se verifica em vários países da África (Nações Unidas, 2009), o transporte em Moçambique é caracterizado por mau estado da rede e reduzida conectividade oferecida; capacidade institucional e individual inadequada; impacto negativo no ambiente; custos elevados; fraca segurança; sistemas informáticos inadequados; e recursos financeiros limitados. Além disso, o custo com os transportes é mais elevado. A despesa com viagens urbanas moçambicanas, particularmente na cidade de Maputo, mostra-se altamente dispendioso para muitos cidadãos.

Importa observar que Moçambique é um país independente desde 1975. A guerra civil que eclodiu no país depois da independência destruiu muitas das infra-estruturas existentes e atirou o país para um dos últimos lugares dos índices de desenvolvimento. Entretanto, Moçambique emerge, nos anos 1990 com transformações económicas, sociais e políticas que de forma contínua e segura reverteram a tendência de declínio acentuado da economia da década anterior. Desde os anos 1990 que o crescimento económico do País se consolidou com a ampliação das fontes de crescimento, melhoramento de infra-estruturas e atracção do investimento privado. Com efeito, nos últimos 20 anos, Moçambique atingiu um dos ritmos de crescimento económico mais rápidos do continente e mais estáveis da história do País. Nesse período, o PIB cresceu, em média, 7% ao ano, a inflação caiu para níveis médios de um dígito, e o investimento privado teve uma aceleração sem precedentes.<sup>3</sup>

As reformas macroeconómicas iniciadas em 1987 e aprofundadas em 1994, associadas às transformações políticas de fundo, estão na origem desta fase de crescimento. A liberalização

---

<sup>3</sup> Ver o artigo “Estratégia para o Desenvolvimento Integrado Do Sistema De Transportes - Ministério dos Transportes e Comunicações, 2012.

dos preços e do comércio foi acompanhada de reformas estruturais que deram ao Estado o papel de regulador e facilitador da actividade económica, em vez de um operador directo no sector produtivo da economia como tinha acontecido durante os primeiros 10 anos da independência nacional. Com efeito, nos primeiros anos de gestão de um País independente, o Governo teve que intervir directamente na produção como forma de colmatar as lacunas deixadas pela colonização, criar parâmetros de igualdade social e consolidar a visão da unicidade do País.<sup>4</sup>

A nova forma de estar e de direccionar o desenvolvimento do País a partir da década de 1990, explicitada nos Planos de Acção para Redução da Pobreza Absoluta (PARPA I e II), preconiza a correcta gestão dos equilíbrios macroeconómicos, a promoção da actividade e investimento privados, a reabilitação e desenvolvimento das infra-estruturas económicas e sociais e o desenvolvimento do capital humano.<sup>5</sup>

No desenvolvimento do País, o sector de transportes em geral contribui com cerca de 10% no Produto Interno Bruto, o que lhe confere a terceira posição nos sectores de economia que directamente galvanizam o crescimento económico. Contudo, se considerarmos que essa contribuição resulta fortemente da prestação de serviços aos Países do interior (*Hinterland*), se deduz que o sector de transportes e comunicações desempenha ainda um papel incipiente no desenvolvimento dos sectores líderes da economia (agricultura, indústria, turismo, etc.). De facto a percepção prevalecente é a de que a exiguidade de infra-estruturas e serviços de transporte limita a aceleração do desenvolvimento económico do País. Hoje, o sistema de transportes do País ainda se encontra maioritariamente na fase de reabilitação das infra-estruturas destruídas pela guerra, quando uma grande parte dos pilares da economia nacional (tais como turismo, exploração mineira, agricultura, etc.) conhece fases de investimentos mais aceleradas e mais intensivas do que no período colonial, durante o qual a infra-estrutura e os serviços de transportes serviam principalmente para ligar as zonas do interior da África do Sul, da Rodésia do Sul e o Malawi ao mar.<sup>6</sup>

O Governo sempre reconheceu a importância da necessidade de um desenvolvimento robusto e sólido das infra-estruturas e de serviços de transporte e comunicações. Por isso, desde a independência nacional que a reorganização do sistema de transportes e de logística

---

<sup>4</sup> Ver o artigo “Estratégia para o Desenvolvimento Integrado Do Sistema De Transportes - Ministério dos Transportes e Comunicações, 2012.

<sup>5</sup> *Idem*

<sup>6</sup> Ver o Artigo “Estratégia para o Desenvolvimento Integrado do Sistema de Transportes - Ministério dos Transportes e Comunicações, 2012.

esteve no centro das atenções do Governo. O esforço empreendido nessa direcção logrou resultados impressionantes sobretudo nas áreas da marinha mercante, transportes rodoviários e ferroviários. Contudo, a guerra e a sabotagem frustraram a aposta do Governo e nos finais de 1992 quase toda a infra- estrutura de transporte tinha colapsado.<sup>7</sup>

Existem estudos já realizados sobre o transporte urbano em Moçambique e que podem oferecer uma ideia sobre a sustentabilidade dos transportes públicos urbanos e que nos ajudam a formular uma problematização sobre esse negócio. Neste trabalho, destacamos dois estudos: o primeiro, realizado pelo FTC, em 2013, que analisa a sustentabilidade do transporte público urbano; e o segundo, realizado pela Universidade Eduardo Mondlane (UEM), em 2017, que analisa, entre outros aspectos, o grau de satisfação dos utentes do transporte público urbano. Passemos a descrever de forma sintética cada um desses estudos.

Segundo o Relatório do estudo do FTC (2015), em 2013 foi realizado um estudo, o qual visava o apuramento da tarifa de sustentabilidade do transporte público urbano de passageiros nas Cidades de Maputo e Matola do projecto dos 50 autocarros alocados a FEMATRO. Especificamente, o estudo debruçou-se sobre a tarifa vigente naquela altura, sobre a tarifa de recuperação do capital investido e sobre a tarifa de rentabilidade ou viabilidade do projecto.<sup>8</sup>

Esse estudo destaca o facto de que a sustentabilidade dos sistemas de transporte público urbano de passageiros dependia de vários factores envolventes, e que a viabilidade de um projecto seria determinado pelo preço que determinaria um equilíbrio entre a procura e oferta no mercado, assumindo que a economia funciona em pleno emprego de recursos, isto é, a procura por transporte seria igual à oferta por transporte, onde o Governo através da regulamentação intervém no mercado criando sinergias entre as forças do mercado para determinar o equilíbrio regulamentado através do preço tarifário de transportes.

O mesmo estudo que o projecto FEMATRO dos 50 Autocarros alocados ao Sector Privado pelo Governo estavam previstas 10 viagens no mínimo por autocarro/dia. Entretanto, na prática, a realidade foi mostrando que a fraca mobilidade na área metropolitana de Maputo havia reduzido significativamente este número. Concretamente, tomando em consideração que um autocarro transporta em média 60 passageiros por viagem, realizava no 1º ano do projecto

---

<sup>7</sup> *Idem*

<sup>8</sup> *Na vertente do estudo, entende-se por tarifa em vigor aquela que os transportadores actualmente cobram aos passageiros por cada percurso realizado, que, naquele contexto, era de 9,00Mts. Já a tarifa de recuperação do capital investido é aquela que resulta da imputação de todos os custos do projecto, os operacionais, administrativos e financeiros. É a tarifa que resulta do Valor Presente Líquido (VAL) igual a zero. Enquanto a tarifa de rentabilidade mínima é aquela que a partir da qual o investimento se torna viável e sustentável, tornando o negócio do transporte atractivo para o sector privado.*

(2011) 10 viagens /dia, a 9,00Mts/passageiros e operava sem paragens 6 dias por semana, durante o 1º ano teria uma receita bruta de 1.555.200,00Mts. Porém, mantendo todos os pressupostos constantes, reduzindo as viagens do autocarro para 8, 7 e 6 em 2012, 2013 e 2014, respectivamente, a receita seria de 1.244.160,00Mts, 1.088.640,00Mts e 933.120,00Mts.

Os resultados do estudo realizados pelo FTC em 2015 mostraram ainda que:

- Com o subsídio ao gasóleo, mantendo a tarifa de 9,00Mts/passageiro, a tarifa não garantia o retorno do investimento;
- Os operadores do transporte urbano público apenas conseguiam cobrir os custos operacionais e só nos primeiros dois anos de vida do projecto, a partir do terceiro ano, os resultados de exploração eram negativos, não podendo constituir amortizações, o que lhes permitiria renovar a frota e continuar no negócio;
- Mantendo o subsídio na altura vigente, que consistia na compensação do preço do gasóleo, a tarifa do transporte urbano de passageiros que permitiria a recuperação do investimento seria de 12.94Mts/passageiro/viagem. Nestas condições qualquer tarifa acima desta seria considerada rentável; e
- Retirando a compensação do preço do gasóleo, a tarifa que garantiria apenas o retorno do capital seria de 13.68Mts/passageiro.

A abordagem adoptada pelo estudo da Universidade Eduardo Mondlane, em 2017, envolveu o seguinte conjunto de fases para a obtenção de dados da procura e oferta nos corredores citados:

- Caracterização do sistema de transportes colectivos de passageiros;
- Caracterização socioeconómicas da área geográfica de estudo;
- Volumes de tráfego ao nível dos transportes colectivos de passageiros;
- Cálculo de passageiros a transportar e da variação da procura ao longo do dia;
- Tratamento de dados;
- Cálculo da procura/oferta final,

Segundo esse estudo, os dados foram recolhidos em dias homogéneos, considerando-se dois períodos de dia, nomeadamente das 06h às 09horas da manhã e das 15h às 19horas da tarde. Trata-se de dados resultantes do tratamento de inquéritos sobre a mobilidade através de entrevistas directas na via pública/paragens dos transportes colectivos de passageiros. As perguntas previamente preparadas para cada utente são objectivas e consistem no seguinte:

- Motivo de viagem (viagens - casa trabalho, casa - escola, casa - outros);
- Permanência no local de destino (parte do dia ou dia todo);
- Frequência com que utiliza os transportes de passageiros;
- Local (endereço) da origem da viagem (não a paragem do autocarros);
- Local (endereço) do destino da viagem (não a paragem do autocarro);
- A que horas saiu de casa e a que horas retornara (percurso inverso);
- Tempo despendido na viagem e tempo de espera do transporte;
- Dificuldades sentidas pelo utente (eram fornecidas 12 opções de registo);
- Modo de transporte utilizado (público ou privado).

Segundo o estudo da UEM (2007), a colecta dos dados reflectiu sobre as dificuldade sentidas pelos utentes, com objectivo de melhor entender o seu comportamento e de definir as maiores deficiências do sistema de transportes públicos. Essas dificuldades foram sintetizadas em seguintes aspectos:

- Sobrelotação de viaturas;
- Poucos lugares para sentar;
- Frequência horária baixa;
- Encurtamento de rotas;
- Muitas ligações;
- Falta de Informação (horário, etc.);
- Má condução /Comportamento do condutor/cobrador;
- Segurança na viatura e paragens;
- Tarifa elevada;
- Desconforto;
- Higiene dos veículos;
- Veículos inapropriado.

Em complemento, o estudo avaliou, em função dos dados obtidos, se haveria necessidade de se realizar inquéritos domiciliários às famílias, para a aferição dos índices de geração de viagens em diferentes zonas da cidade de Maputo. Assim, nos inquéritos domiciliários foram pesquisados os seguintes aspectos:

- Composição do agregado familiar;
- Número dos residentes activos;
- Número de viagens diárias realizadas pelos residentes, utilizando os transportes rodoviário colectivos de passageiros, público ou privado.

O mesmo estudo obteve também um conjunto de informação relevante quer sobre a rede de transportes, quer sobre a caracterização geral dos utentes. Uma das conclusões desse estudo mostra que o transporte colectivo de passageiros utilizado não reflecte a preferência dos seus utentes.

## **1.2. Problema e Questões de Pesquisa**

Nesta abordagem, surgem problemas passíveis de pesquisa. De acordo com Laville e Dione (1999), um problema de pesquisa é aquilo que se pretende resolver, e pode partir de conhecimentos e dados já disponíveis ou aqueles factos de serem produzidos. Entretanto, para Gil (1991), nem todo problema é passível de tratamento científico, identificar o que é científico daquilo que não é. Um problema é de natureza científica quando envolver variáveis que podem ser tidas como testáveis.

Neste contexto, a formulação do problema de investigação baseia-se nos pressupostos de que a constante evolução da população urbana na rota de Maputo – Matola propicia o crescimento de número de rotas e em consequência a necessidade do incremento de meios para o transporte de pessoas de forma a permitir maior mobilidade urbana. Porém, dadas as dificuldades encontradas pelos operadores derivados do desajustamento das tarifas cobradas e aumento sistemático dos custos de operação dos autocarros, gera um desconforto sobre a viabilidade ou não do negócio.

Desse modo, num contexto desse desajustamento das tarifas cobradas e do aumento sistemático dos custos de operação dos autocarros coloca-se a seguinte questão central de pesquisa: quais são as estratégias que os operadores da rota Maputo – Matola têm para a sustentabilidade do seu negócio? Tendo como base o modelo de cinco forças de Porter (2006) sobre a análise das forças de competitividade, aplicado à cadeia produtiva das operadoras, prestadores e beneficiários, são formuladas as seguintes questões complementares:

- Qual a estrutura adoptada pelas operadoras?
- Quais as competências gerenciais praticadas?

- Quais são os processos críticos (sistemas de informações gerenciais, banco de dados, indicadores económicos, análise de risco e controle de qualidade)?
- Qual a estratégia que pode “agregar valor” aos serviços das operadoras na rota em estudo?

### **1.3. Hipóteses**

Para responder à questão colocada foram formuladas as seguintes hipóteses que serão testadas:

**H<sup>1</sup>** - Tendo em conta o desajustamento das tarifas cobradas e do aumento sistemático dos custos de operação dos autocarros, a actividade de transportes públicos urbanos de passageiros não tem sido sustentável para os operadores da rota Maputo – Matola;

**H<sup>2</sup>** - Apesar do desajustamento das tarifas cobradas e do aumento sistemático dos custos de operação dos autocarros, a actividade de transportes públicos urbanos de passageiros tem sido sustentável para os operadores da rota Maputo – Matola.

### **1.4. Objectivos do Estudo**

Segundo Marconi & Lakatos (2002), “toda pesquisa deve ter um objectivo determinado para saber o que se vai procurar e o que se pretende alcançar.” Definir objectivos de pesquisa é um requisito para desenvolver uma pesquisa científica. Portanto, é necessário ser claro, preciso e coerente com o tema de pesquisa, pois ele apresenta os motivos para o desenvolvimento da pesquisa, informando assim, as contribuições que os resultados produzirão.

Assim, os objectivos de uma pesquisa têm o papel de nortear, pois direcciona a leitura do texto, bem como, permite entender o que o pesquisador fez em seu trabalho. Num trabalho científico distinguimos dois tipos de objectivos: (i) objectivo geral e (ii) o objectivo específico, cada um com sua especificidade.

Numa pesquisa é necessário ter único objectivo geral e de três a cinco objectivos específicos, que ajudarão a direccionar os rumos ou os caminhos que a pesquisa seguirá, já que o objectivo específico é uma fragmentação do objectivo geral, ou seja, é por meio dos objectivos específicos que o pesquisador consegue alcançar o objectivo geral. O importante é que a formulação do objectivo auxilia obter resposta a três perguntas: para quê, por quê? Para quem? (GIL, 2008).

#### **1.4.1. Objectivo Geral**

- Analisar a Sustentabilidade dos Transportes Públicos Urbanos Rodoviários de Passageiros na Rota Maputo-Matola (2016 – 2022).

#### **1.4.2. Objectivos Específicos**

- Descrever a estrutura da receita e dos custos de operacionalização dos operadores de transportes públicos rodoviários de passageiro na rota Maputo – Matola;
- Mostrar os efeitos dos preços tarifários na operacionalização de transportes públicos rodoviários de passageiro na rota Maputo – Matola;
- Sugerir um modelo intermodal e eficaz para operacionalização dos transportes públicos urbanos rodoviários de passageiros na rota Maputo – Matola.

### **1.5. Justificativa do Tema**

Os desenvolvimentos recentes ao nível internacional e doméstico obrigam à necessidade de rever a estratégia do sector de transportes de modo a adequá-la ao ambiente económico e social prevalecente. Com efeito, no século XX, o mundo experimentou mudanças significativas ditadas pelas inovações tecnológicas e pelas novas formas de organização de produção.

As mudanças mais profundas ocorreram há cerca de 30 anos com a integração horizontal das aldeias produtivas e com a terciarização. Esta mudança trouxe com ela a necessidade de reduzir, ou mesmo eliminar o uso de stocks e de armazenamento, com o intuito de baixar os custos de produção. Isto obrigou a transformações radicais no sistema de transporte e logística.

O sistema de transportes constitui um factor determinante da coesão social e territorial e da competitividade económica do país. Para que o sistema desempenhe o seu papel deve se dar atenção especial à melhoria das infra-estruturas ao nível nacional, tendo em conta as necessidades de equidade e solidariedade de todos os cidadãos na garantia da sua mobilidade e dos seus bens.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Ver o Artigo “Estratégia para o Desenvolvimento Integrado do Sistema de Transportes - Ministério dos Transportes e Comunicações, 2012.

O uso eficiente de um sistema de transportes pressupõe a existência de uma rede de subsistemas de transportes rodoviários, ferroviários, aéreos e marítimos que funcionem de forma interligada, onde as ligações entre os subsistemas constituem nós logísticos operacionais e eficientes quer para carga, quer para passageiros. Isto racionaliza os custos, aumenta a acessibilidade e amplia as opções dos cidadãos e dos investidores em geral.<sup>10</sup>

O estudo da sustentabilidade dos transportes públicos urbanos de passageiros em Moçambique é fundamental para avaliar o nível de crescimento e desenvolvimento económico da nação. Os transportes públicos urbanos em Moçambique constituem um dos segmentos importantes do sector dos transportes e um dos importantes instrumentos de análise da política fiscal em Moçambique, que determina o nível de investimento público e privado no país.

Desta forma, é pertinente fazer análise da sustentabilidade dos transportes públicos de passageiros porque tem efeitos similares no que se refere à provisão de serviços públicos que envolvem vários sectores de produtividade como a educação, saúde, infra-estruturas, segurança, entre outros.

A pesquisa baseia-se na sustentabilidade dos transportes públicos adquiridos pelos operadores privados, onde o estado comparticipa numa determinada percentagem na aquisição dos meios e firma um contrato com o sector privado, cuja finalidade é o reembolso de crédito dos autocarros.

A motivação fundamental na escolha do tema deriva pela grande importância que o sector de transporte urbano tem no garante da mobilidade urbana e conseqüentemente no impulsionamento do desenvolvimento e crescimento sustentáveis, contexto em que se verifica uma volatilidade económica em Moçambique, resultante das pressões exercidas pelo mercado internacional e pela conjuntura interna.

## **1.6. Estrutura do Trabalho**

O presente trabalho é constituído por seis (5) capítulos. O Capítulo I é referente à Introdução; o Capítulo II tem como enfoque a Revisão Bibliográfica e contém informação referente à gestão dos transportes, conceitos sobre sustentabilidade dos transportes, políticas dos transportes, mobilidade e acessibilidade nos transportes, bem como a teoria aplicada para

---

<sup>10</sup> *Idem*

análise do objecto do estudo; o Capítulo III apresenta os Procedimentos Metodológicos usados para a concretização do trabalho; o Capítulo IV centra-se na Apresentação de Dados; o Capítulo V contempla a Análise e Discussão dos Dados; e a última secção apresenta as Conclusões e Recomendações do trabalho.

Importante referir que todas as referências bibliográficas consultadas e os Apêndices encontram-se na última parte do trabalho.

## CAPÍTULO II: REVISÃO DA LITERATURA

Este capítulo apresenta o referencial teórico sobre a sustentabilidade, no sentido empresarial do termo e sua aplicabilidade nos transportes públicos urbanos em Moçambique, e faz uma abordagem correlativa das dinâmicas destes aspectos.

### 2.1 Opção Teórica

Conforme Queiroz (2005), a pesquisa científica deve firmar-se em referenciais teóricos, entendidos como princípios, categorias, conceitos que possibilitam fundamentar e desenvolver o trabalho do pesquisador, trata-se portanto de uma maneira de dar respostas aos problemas, consistência à demonstração das hipóteses quando formuladas, como por exemplo explicar e interpretar os resultados observados ou produzidos. Assim sendo, um estudo sem um referencial teórico de apoio pode cair em um vazio empírico.

Neste contexto, o referencial teórico é pertinente para a pesquisa, contudo, tem suas limitações por ser apenas um recorte pelo qual o pesquisador enxerga a realidade, mas não abarca a totalidade do que é real.

Reconhecendo por um lado que o referencial teórico é sempre dinâmico e nunca estático, o objecto de pesquisa recorreu-se a Teoria Clássica da Administração, que enfatiza a direcção, organização, estrutura organizacional, função administrativa e as funções da gestão (SANTOS, 2013). Almeida (2016) salienta que esta teoria parte de todo organizacional e da sua estrutura para garantir eficiência a todas as partes envolvidas, sendo elas órgãos como secções, departamentos, pessoas ou os executores terminais de tarefas.

O fundador da Teoria Clássica é o francês Henry Fayol. Também considerado um dos pioneiros do estudo da Administração. A exposição da Teoria de Administração surge no livro *Administration Industrielle et Générale*, publicado em 1916. Almeida (2016) indica que Fayol tinha uma visão mais abrangente das organizações, onde chegou a propor que toda empresa pode ser dividida em seis funções, designadamente:

- 1) *Funções técnicas* – relacionadas com a produção de bens ou de serviços da empresa;
- 2) *Funções comerciais* – relacionadas com a compra, venda e permutação;
- 3) *Funções financeiras* – relacionadas com a procura e gerência de capitais;

- 4) *Funções de segurança*: relacionadas com a protecção e preservação dos bens e das pessoas;
- 5) *Funções contábeis* – relacionadas com inventários, registos, balanços, custos e estatísticas; e
- 6) *Funções administrativas* – relacionadas com a integração de cúpula das outras cinco funções. As funções administrativas coordenam e sincronizam as demais funções da empresa, pairando sempre acima delas

Neste sentido, a perspectiva Teórica Clássica da Administração se relaciona com nosso objecto de pesquisa na medida em que os transportes rodoviários colectivos de passageiros na rota Maputo-Matola são geridos ou administrados por empresas privadas cujos serviços levantam sérios debates sobre a sua eficiência. E, de acordo com Chiavenato (2000), a eficiência da empresa é muito mais do que a soma da eficiência dos seus trabalhadores, ela deve ser alcançada por meio da racionalidade e da adequação dos meios “*órgãos e cargos*” aos fins que se deseja alcançar. Portanto, essa abordagem vai permitir explicar e interpretar os resultados da pesquisa através da análise das seis (6) funções de uma empresa.

Outra perspectiva a ser utilizada como referencial teórico para o objecto de pesquisa é a *Visão da Teoria de Stakeholders*<sup>11</sup>, que parte do princípio de que a empresa estabelece relações com vários indivíduos e grupos de interesse para além dos proprietários. Designadamente: os investidores, grupos políticos, clientes, comunidades, empregados, associações empresariais, fornecedores e governo (DONALDSON & PRESTON, 1995, apud MACHANGUANA, 2020).

Esta teoria permite compreender a empresa e as relações que estabelece com os seus stakeholders ao longo do seu ciclo de vida. Trata-se, portanto, da tarefa dos gestores da empresa de moldar as relações para criar e partilhar o máximo possível de valor com todos os stakeholders que as empresas têm (FREEMAN et al, 2010).

A pertinência desta teoria para a pesquisa vislumbra-se pelo facto de que é fundamental, por um lado, conhecer as expectativas dos stakeholders para a empresa, e, por outro, a prestação de contas dos gestores das empresas para o Estado através da administração do dinheiro público investido nas empresas. Outrossim, possibilita avaliar o desempenho dos operadores

---

<sup>11</sup> O termo *stakeholder* surgiu com o sentido de desafiar a noção de que os shareholders (accionistas/proprietários) são os únicos a quem os gestores devem prestar contas.

de transportes rodoviários de passageiros através da satisfação ou insatisfação dos utentes com os serviços ou produtos fornecidos. A teoria de stakeholders mostra-se muito mais adequada na análise das empresas de transportes rodoviários considerando a sua íntima relação com a sociedade (MACHANGUANA, 2020).

Donaldson & Preston, (1995, apud MACHANGUANA, 2020) consideram que esta teoria pode ser usada para analisar a empresa sob três perspectivas:

- *Descritiva/Empírica* – descreve as características e comportamentos específicos da empresa, como seja a sua natureza, a forma como os gestores pensam a sua gestão, como interpretam os interesses dos clientes, e como as empresas são geridas socialmente.
- *Instrumental* – para, em conjugação com dados empíricos, identificar as ligações entre as estratégias de gestão dos stakeholders e o alcance dos objectivos organizacionais (exemplo, rentabilidade, inovação ou crescimento). Esta perspectiva procura estabelecer as relações de causa e efeito, isto é, por exemplo, o efeito da gestão sobre o desempenho da empresa, o que implica que os gestores devem considerar as contribuições positivas dos seus stakeholders para realizar os seus objetivos organizacionais.
- *Normativa* – para interpretar o funcionamento da empresa, incluindo a identificação de princípios ou guiões morais ou filosóficos para orientar o comportamento dos seus gestores e da própria empresa.

Neste sentido, com base nesta perspectiva teórica, o estudo analisa os transportes colectivos rodoviários do ponto de vista de alguns stakeholders, como os gestores, os clientes, o Estado e os empregados da empresa.

## **2.3 A SUSTENTABILIDADE DOS TRANSPORTES PÚBLICOS RODOVIÁRIOS DE PASSAGEIROS**

### **2.3.1 Conceito de Sustentabilidade**

A sustentabilidade é um conceito bastante discutido e aplicado na actualidade nos fóruns de desenvolvimento. Entretanto, existem diversas interpretações sobre o mesmo elaborado de

acordo com a área e os objectivos dos estudos desenvolvidos. Assim, esta abordagem se interessa pelos conceitos relacionados com a área de transportes.

De acordo com Mikhailova (2004), a sustentabilidade é a capacidade de se suportar, de se manter. No seu entendimento, pode ser uma actividade capaz de se manter para sempre ou seja, uma gestão sustentável no sector dos transportes pode durar muito tempo. Ao passo que, Coral (2002) diz que o termo sustentabilidade tornou-se amplamente conhecido entre as empresas e os pesquisadores como uma ferramenta útil para interpretar o crescimento económico de uma empresa.

Uma outra visão sobre o conceito de sustentabilidade é apresentada por Elkington (1994, apud COSTA, 2019), que considera a sustentabilidade como um “*triple bottom line*”. Abordagem que aponta a sustentabilidade como fruto das inter-relações entre as dimensões económica, social e ambiental. Nesta senda, somente quando esses três pilares estão trabalhando de maneira harmoniosa, integrada e sincrónica, a sustentabilidade é possível.

Com base nessas três visões acima arroladas, pode-se afirmar que a sustentabilidade empresarial está muito ligada aos resultados organizacionais, no qual os indicadores são voltados para acções internas, promovendo melhorias de processos e acções sociais, redução de impactos ambientais, e buscando maiores margens de lucro. Assim, o transporte rentável, eficiente e seguro é crucial para a integração económica e social. O comércio e o crescimento económico em todos os sectores dependem do transporte sustentável e serviços. Deste modo, o transporte constitui uma seiva vital para as populações urbanas e rurais, providenciando acesso aos postos de trabalho, serviços de saúde, ensino e outras comodidades como refere (COMISSÃO DA UNIÃO AFRICANA, 2017).

### **2.3.2 A Sustentabilidade Empresarial**

As dinâmicas do contexto mundial impulsionam as empresas a adoptarem modelos de gestão mais sustentáveis. Neste sentido, emerge como uma alternativa cada vez mais comum de colocar em prática a sustentabilidade empresarial, que considera a premissa do crescimento económico como sendo a geração de riquezas.

Para Agostinho (2014), a sustentabilidade empresarial é basicamente o desenvolvimento sustentável aplicado às empresas. Por sua vez, Santos & Silva (2017) consideram a sustentabilidade empresarial como um modelo de negócio que de forma holística, possibilita

um equilíbrio financeiro, a preservação do meio ambiente e práticas sociais que estimulam o desenvolvimento de uma sociedade.

Na mesma linha de pensamento, Pimenta & Gouvinhas (2012, apud AGUSTINHO, 2014), afirmam que a sustentabilidade empresarial possui três pilares que são necessários para sua execução: Económico, Social e Ambiental.

- O **Económico** determina que a empresa possua recursos para que torne viável a aplicação prática da sustentabilidade empresarial;
- O **Social** estabelece que toda a sociedade seja beneficiada com a adopção do modelo sustentável;
- O **Ambiental** prescreve que o meio ambiente seja preservado.

Uma outra perspectiva que elucida a questão da sustentabilidade empresarial é o Desenvolvimento Sustentável trazido pela Organização das Nações Unidas (ONU), enfatizando que é aquele que consegue satisfazer as necessidades da geração actual sem comprometer a capacidade de atender as necessidades das gerações futuras. Isso implica se desenvolver económica e socialmente, sem esgotar os recursos naturais, para que as gerações futuras possam também usufruí-los. Assim, para desenvolver-se de modo sustentável, é preciso harmonizar os aspectos ambientais, económicos e sociais. Trata-se do tripé da sustentabilidade, também conhecido como *Triple Bottom Line*<sup>12</sup>, um conceito de gestão no qual empresas precisam ser conduzidas de modo a alcançar resultados positivos nessas três linhas. Nesta linha de pensamento é possível constatar que não há desenvolvimento sustentável se somente um dos aspectos for bem-sucedido (AZEVEDO et al, 2020).

Importante referir que ser sustentável é compreender que os recursos são finitos e que cada indivíduo e cada esfera da sociedade têm sua parcela de responsabilidade na preservação deles.

Neste sentido, corrobora-se com as quatro perspectivas sobre a sustentabilidade empresarial, na medida em que as empresas sustentáveis acrescentam valor aos clientes; sendo mais competitivas no mercado em que actuam, contribuindo desta forma para desenvolvimento. Em suma, pode se dizer que as empresas de transportes rodoviários de passageiros que

---

<sup>12</sup> O tripé da sustentabilidade, também chamado de *triple bottom line*, ou Social, Ambiental, Económico corresponde aos resultados de uma organização medidos em termos sociais, ambientais e económicos. Social - Refere-se ao tratamento do capital humano de uma empresa ou sociedade.

enveredam por este caminho concebem, planeiam, implementam sistemas integrados de transportes, que proporcionam a articulação entre as diferentes modalidades, infra-estruturas e serviços de transportes, aproveitando as potencialidades de cada uma delas.

### **2.3.3 Conceitos de Transportes Públicos Urbanos de Passageiros**

Na contemporaneidade, os meios de transporte públicos são extremamente importantes para a circulação de pessoas, objectos, animais, produtos entre outras coisas para um destino previamente determinado. Conforme Magalhães (2014), o sistema de transporte envolve as instalações fixas, as entidades de fluxo, e o sistema de controlo que permite que pessoas e mercadorias circulem no espaço geográfico de forma eficiente, possibilitando participar oportunamente em alguma actividade desejada.

Outrossim, o “transporte é definido como o deslocamento, seja de pessoas e bens, de um lugar a outro espaço, ao longo de um percurso, durante um certo período de tempo” (PADILLO, SILVEIRA & TORRES, 2020, p. 8). Assim, no sistema de transporte destacam-se diferentes partes que interagem de modo a atingir o objectivo desse deslocamento, de acordo com um plano ou princípio, relacionando-se com o meio em que se encontra e de acordo com os recursos ou solicitações procedentes deste.

Há cinco tipos modais para os transportes considerados tradicionais: o aéreo, o dutoviário, o ferroviário, o hidroviário e o rodoviário. Este último que é feito nas ruas e estradas por veículos urbanos de bens e pessoas, constituem o foco do estudo. Contudo, importa destacar que, para além desses modais tradicionais, existem outros considerados como secundários ou periféricos e que actuam em coordenação com os anteriores, destacando-se: teleférico, correias/esteiras, transportadoras, elevadores, modos não motorizados (PADILLO, SILVEIRA & TORRES, 2020).

Os transportes públicos rodoviários de passageiros são realizados em estradas, rodovias e ruas, que podem ser pavimentadas ou não, movimentando pessoas de um lado para o outro, como referem (BORGES, 2006; LOPES et al, 2014). Esta abordagem indica que este meio de transporte funciona em horários programados e rotas criadas, cobrando taxas de embarque por passageiro. Estes serviços de transporte também denominados colectivos de passageiros podem ser fornecidos tanto por empresas públicas como privadas.

COSTA (2019) afirma que o factor que despoletou a melhoria nos transportes públicos de passageiros foi a privatização destes serviços. Durante muito tempo, os transportes públicos foram encarados como um sector de importância primordial e com uma função social. Esta visão gerava uma apertada regulação e concentração de responsabilidades por parte do Estado que, frequentemente detinha monopólio das empresas transportadoras.

A partir das abordagens acima destacadas, constata-se que o Serviço Público de Transporte Colectivo de Passageiros é essencial, devendo ser prestado de forma adequada ao pleno atendimento dos passageiros de acordo com a legislação vigente e às condições dos contratos. Por isso, o transporte público de passageiros não é um fim em si, mas um meio para se alcançar resultados sustentáveis.

#### **2.3.4 Breve Contexto Internacional dos Transportes Públicos Urbanos**

Vários estudos apontam como marco histórico da abordagem sobre os transportes públicos urbanos de passageiros eventos após a Segunda Guerra Mundial. O interesse pode ser associado a dois factores: (i) a emergência da revolução dos transportes e (ii) a incapacidade destes para dar resposta às necessidades geradas pela industrialização, urbanização, aumento demográfico, migração desenvolvimento económico e social (PETTERS, 1976; HAEFELE, 1973; OWEN, 1975), Adler (1978, apud MABUCANHANE, 2018). Avançam ainda nesses estudos com duas abordagens principais: a tradicional e a moderna.

A abordagem tradicional sobre os transportes públicos urbanos de passageiros destaca quatro áreas: engenharia de tráfego e segurança; planeamento e economia de transportes; logística e redes viárias e infra-estruturas de transportes. Assim, a ineficiência do sistema de transportes é explicada no campo da engenharia e da economia de transporte, pelas falhas dos modelos técnicos de estimação, de provisão quantitativa das infra-estruturas viárias e da oferta das viaturas (MABUCANHANE, 2018). Além disso, consideram que a solução para o problema evidenciado nesta abordagem é a oferta de infra-estruturas viária e de viaturas de transporte de passageiros.

Abordagem moderna sobre os transportes públicos urbanos de passageiros é baseada em metodologias quantitativas e qualitativas, focada principalmente na sociologia urbana no contexto da mobilidade humana nas grandes metrópoles. Assim, a ineficiência do sistema de transportes pode estar associada ao processo distributivo da renda, à deficiente programa de planeamento urbano, ao controle da migração, ao desajustamento dos programas de desenvolvimento económico e social de longo prazo entre outros. Acrescenta-se também como

medidas de solução, “o estabelecimento de um programa estrutural de longo prazo que privilegia a desenvolvimento económico, social e da configuração dos Polos de Geração de Viagens nos centros urbanos” (MABUCANHANE, 2018 p. 5).

As duas abordagens destacadas no trabalho elucidam sobre o processo de evolução dos sistemas de transporte de passageiros no mundo, e em relação a sua importância para o desenvolvimento da humanidade, onde por um lado, ocorre junto com a evolução da própria humanidade. Por outro lado, a cada progresso da sociedade, ciência, tecnologia e economia, os meios de transporte foram modificados e adaptados para serem mais modernos e eficientes.

#### **2.3.4.1 Transportes Públicos Urbanos em África**

Dados do estudo das Nações Unidas realizado em 2009 indicam que o modo de transporte rodoviário é o principal meio usado em África, representando cerca de 80% do transporte de bens e 90% de transporte de passageiros no continente. Já os dados de 2005 apontavam que a África contava com cerca de 2,06 milhões de km de estrada, dos quais 453.200 km (22%) estavam pavimentados (UNITED NATIONS, 2009). Ao passo que a pesquisa sobre Transporte em África: Intervenção e Resultados do Grupo do Banco Africano de Desenvolvimento, para a última década, apresentam os seguintes desafios, GBAD (2014):

- Acumulação de atrasos na manutenção de estradas;
- Falta de indústrias de construção estáveis e estabelecidas e custos de construção crescentes;
- Falta de regulamentação (económica e técnica) e coordenação de operadores privados;
- Falta de uma estratégia global para orientar a implementação de iniciativas de transporte rural;
- Atenção insuficiente à questão do transporte urbano (até os últimos cinco anos);
- Ênfase insuficiente colocada em questões transversais importantes, como a segurança rodoviária.

Conforme Pérez-Niño (2014), a maioria dos estudos sobre o sector dos transportes rodoviários no continente africano, particularmente na África Austral, advém das áreas como geografia e economia do transporte. Estas perspectivas colaboraram para a compreensão dos factores decisivos e as disparidades entre custos de transporte e preços de transporte, centrando-se na identificação das barreiras e impasses ao fornecimento de serviços de transporte mais eficientes e competitivos. Na mesma senda, Pedersen (2001) avança que com a globalização,

os estudos sobre Transporte na África têm sido progressivamente integrados no campo da análise logística, explorando o papel do transporte, das comunicações e da tecnologia no funcionamento dos sistemas de produção e distribuição.

Na perspectiva da Comissão da União Africana (2017, p. 2) os Ministros Africanos dos Transportes adoptaram a Declaração de Malabo sobre o Desenvolvimento do Sector de Transporte em África em Abril de 2014, tendo homologado a decisão de solicitar a Comissão da União Africana no sentido de elaborar uma estratégia de transporte de longo prazo para o continente com vista a colmatar os desafios de transporte contidos na Agenda 2063. A mesma dissertação descreve as políticas e estratégias com vista a assegurar que o transporte contribua de modo sustentável em prol da concretização das ambições e aspirações da Agenda 2063.

Do ponto de vista da Agenda 2063 da União Africana, as metas de política, estratégias, e acções prioritárias para o transporte rodoviário estão voltadas para a concretização do desenvolvimento sustentável (COMISSÃO DA UNIÃO AFRICANA, 2017). No entanto, a análise de eficiência de sistemas de transporte no continente reveste-se de grande importância por permitir apontar rumos para a melhoria desses sistemas.

Diante das abordagens teóricas destacadas sobre o fenómeno transportes públicos rodoviários no continente africano pode-se afirmar que o rodoviário de passageiros é o principal meio de transporte e os desafios sobre a sua eficiência e eficácia mostram-se cada vez mais distante do alcance, principalmente em países em vias de desenvolvimento como Moçambique.

#### **2.3.4.2 Transportes Públicos Rodoviários de Passageiros em Moçambique**

Os dados do Instituto Nacional de Estatística INE (2021) indicam que número total da população em Moçambique é de 30,832,244 de habitantes, sendo 14,885,787 homens e 15,946,457 Mulheres. O mesmo estudo aponta a população projectada por sexo segundo províncias conforme a Tabela 1 abaixo:

**Tabela 1- Número total da população por Província**

Provinciais	Total	Sexo	
		Homens	Mulheres
<b>Total</b>	<b>30,832,244</b>	<b>14,885,787</b>	<b>15,946,457</b>
Niassa	2,064,645	1,002,495	1,062,150
Cabo Delgado	2,597,016	1,262,685	1,334,331
Nampula	6,335,121	3,088,202	3,246,919
Zambézia	5,709,418	2,748,414	2,961,004
Tete	2,989,258	1,469,375	1,519,883
Manica	2,174,432	1,048,014	1,126,418
Sofala	2,528,442	1,229,872	1,298,570
Inhambane	1,547,906	716,772	831,134
Gaza	1,455,550	662,292	793,258
Maputo Província	2,302,891	1,109,728	1,193,163
Maputo Cidade	1,127,565	547,938	579,627

Fonte: (INE, 2021)

Em 2021, o INE divulgou os principais resultados estatísticos sobre a actividade do sector de Transportes em Moçambique. As estatísticas disponibilizadas têm por base informações de um vasto conjunto de fontes administrativas, designadamente o Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC), Ministério do Interior (MINT), Administração Nacional de Estradas (ANE) e Instituto Nacional dos Transportes Terrestres e Rodoviários (INATTER). O mesmo destaca que, em 2020, a rede nacional de estradas era de 30.616 quilómetros de superfície, das quais 8.268 quilómetros revestidas que correspondem a 27%. Outrossim, o parque automóvel do país (2018-2020) continua concentrado na Cidade de Maputo e Província de Maputo, com 380.149 e 352.631 unidades correspondente a 43,0% e 36,8%, respectivamente. Porém, a Tabela 1 demonstra que esses locais apresentam menor número da população comparativamente a outras províncias do país, facto que pode ser explicado se tiver como base análises políticas, sociais e económicas.

Além disso, em 2020, o valor global da produção dos transportes e comunicações a preços constantes registou 108.290 milhões MT, que, segundo as fontes do estudo, correspondeu a uma variação negativa em relação aos anos anteriores. Esta situação foi impulsionada pelo tráfego de passageiros e de mercadorias que registou decréscimo no desempenho em 20.7% e 18.1%, respectivamente (INE, 2021).

O sector dos transportes públicos urbanos de passageiros em Moçambique pode ser considerado como um meio condutor da economia e da possibilidade de transformação do país, na medida em que pode-se observar e analisar as diferentes variáveis sobre as mudanças no sistema e reflectir sobre os desafios e as oportunidades emergentes. Nesta senda, parte significativa da economia moçambicana tem sido historicamente direccionada para a provisão de serviços de transportes de passageiros, principalmente, nas zonas urbanas (PÉREZ-NIÑO, 2014).

A importância dos transportes públicos urbanos de passageiros revela-se quando constatado que maior parte dos moçambicanos não possui viatura própria e tem pouca ou quase nenhuma expectativa de um dia ter um carro na vida. Eles são maioritariamente dependentes dos transportes públicos, principalmente os autocarros que servem para fazer deslocações no seu quotidiano como: deslocar-se ao emprego, ao hospital, às compras, fazer os seus negócios, ir à escola, entre outras actividades que naturalmente exigem a deslocação por meio de uma viatura (NATHAN ASSOCIATES, 2006).

### **2.3.5 A Gestão do Sistema de Transporte**

O conceito de gestão já foi definido de várias formas na literatura, comumente, podemos destacar que é um conjunto de princípios relacionados às funções de planejar, organizar, dirigir e controlar com objectivo de atingir um fim determinado, ou seja, aplicação da gestão visa essencialmente o emprego desses princípios no aproveitamento de recursos físicos, humanos, financeiros e informacionais de maneira eficiente e efectiva para atingir os objectivos desejados com o mínimo de despesas (CHIAVENATO, 1999; PIRES, 2007; SANTOS, 2008).

Neste contexto, os sistemas de transportes colectivos de passageiros constituem elemento-chave para a coesão social e desenvolvimento económico de um país, o que os torna bastante relevante e urgente administrar de forma sustentável, garantindo assim a sua continuidade futura conforme apontam (PINHEIRO & BARRETO, 2013).

Em seu estudo sobre “*gestão de transportes urbanos colectivos – utilização de modelos de optimização*”, Pinheiro & Barreto (2013) afirmam que uma optimização completa dos recursos existentes pode ajudar a melhorar a eficiência do serviço de transportes. Avançam ainda que esta melhoria da eficiência iria permitir uma redução custos, como por exemplo: o consumo de combustível.

A partir das abordagens arroladas, pode-se aplicar também à gestão de sistemas de transporte público de passageiros, sendo possível avaliar a complexidade da gestão deste tipo de sistema. E se tratando de gestão ao nível da região metropolitana de Maputo, acrescentam-se os parâmetros a serem considerados como a interação política entre os municípios que compõem a região. Sobre este aspecto, Couto (2011) indica que modernização do sistema de gestão, se eficiente, possibilita tanto aos operadores como aos gestores públicos a revisão de métodos e processos.

A Resolução nº 37/2009, de 20 de Junho, aprovou a Estratégia para o Desenvolvimento Integrado do Sistema de Transportes em Moçambique<sup>13</sup>, a qual preconiza um aproveitamento maximizado dos transportes rodoviários e ferroviários, num sistema integrado com outros modais, com o objectivo de:

- Facilitar a componente logística;
- Acelerar a integração regional;
- Promover o desenvolvimento nacional;
- Permitir a adaptação do País a uma economia globalizada e competitiva

Neste contexto, com a criação do Instituto Nacional dos Transportes Terrestres (INATTER) pelo Decreto nº 32/2011, de 12 de Agosto<sup>14</sup>, o governo de Moçambique, no quadro nacional de regulação do sector dos transportes terrestres, adoptou uma nova estratégia do Governo ao transferir para um único organismo as atribuições de regulação dos transportes rodoviários e ferroviários, munindo-o de competências que lhe permitem agir como autoridade nacional.

### **2.3.6 Qualidade e Eficiência no Transporte Público**

A qualidade e a eficiência dos sistemas de transporte público desempenham um papel importante para sustentabilidade dos mesmos tais como: a melhoria dos níveis de qualidade, o aumento na utilização do transporte público, a redução do uso do transporte particular que consequentemente pode contribuir para a redução dos problemas com os congestionamentos, a poluição e consumo de energia. Numa outra perspectiva, a sua importância vislumbra-se para a qualidade de vida nas cidades. (EBOLI & MAZZULLA, 2010; RODRIGUES, 2014).

---

<sup>13</sup> INATTER (2021). *Estratégia para o Desenvolvimento Integrado do Sistema de Transportes*. Disponível em [https://www.inatter.gov.mz/?page\\_id=815](https://www.inatter.gov.mz/?page_id=815). Acesso 27/07/2021.

<sup>14</sup> O INATTER é uma instituição pública, dotada de personalidade jurídica e autonomia administrativa e financeira, com jurisdição sobre todo o território nacional, sendo representado territorialmente pelas Delegações dos Transportes Terrestres.

Como descrito por Lima Jr. (1995, apud MACHANGUANA, 2020), a qualidade em serviços de transportes deve ser vista como a adequação dos factores críticos relacionados à gestão e dos seus resultados às condições dos clientes da entidade que presta o serviço, e que se devem tomar em ponderação as opiniões das referidas partes interessadas, designadamente, os utentes, o poder público, os accionistas, os funcionários e a comunidade. Assim, por um lado, a qualidade dos serviços de transportes públicos de passageiros pode ser percebida pelos clientes de forma comparativa com as alternativas disponíveis no mercado, por outro lado, pode ser avaliada com base na percepção ou apreciações dos seus usuários.

A análise da eficiência dos sistemas de transporte deve ser feita segundo critérios específicos e de acordo com o contexto. Um estudo de Sampaio, Neto & Sampaio (2006) sobre “*Eficiência na Gestão do Transporte Público: lições para o planeamento institucional*” sugere que a repartição do poder entre os componentes do órgão gestor e sua estrutura tarifária contribui em grande medida para a eficiência, destacando os seguintes elementos:

- i. Quanto mais distribuído o poder entre os agentes participantes, em princípio, mais fácil torna-se o processo de tomada de decisão e melhor a aceitação destas pelos componentes do órgão. A predominância de um agente (mais de 50%) pode enfraquecer a parceria, pois uma representação pode decidir isoladamente, tornando o processo de decisão mais complexo;
- ii. A estrutura tarifária deve ser composta de três produtos básicos: i) bilhetes unitários, com um crédito de viagem; ii) bilhetes múltiplos, com número de créditos de viagem maior que um; e iii) passes que são bilhetes ou cartões com validade semanal, mensal ou anual para ilimitadas utilizações integradas. Assim, esta abordagem preconiza que para a eficiência dos sistemas de transporte público deve ser bem definida no sentido de disponibilizar aos passageiros vários tipos de bilhetes, adequados às suas necessidades, de modo a garantir maior fidelidade e mobilidade dos passageiros.

### **2.3.7 A Problemática dos Transportes Públicos**

A problemática dos transportes públicos de passageiros em Moçambique existe desde os primeiros anos da pós-independência e estão relacionados com o crescimento das áreas urbanas. Além disso, este sistema de transporte, por diversas razões, não consegue satisfazer os inúmeros requisitos de mobilidade na região metropolitana de Maputo.

Conforme Mabucanhane (2018), a problemática da oferta dos transportes urbanos de passageiros está relacionada com a desproporcionalidade entre as inflexíveis e estáveis tarifas de operação definidas pelo governo, com o poder destas tarifas para assegurar a manutenção e desenvolvimento expansionista das associações executantes. Nesta senda, vários autocarros que circulam num determinado momento do dia, 7 a 8, registam avaria, que pode estar catalogada à menor capacidade de manutenção destas viaturas. Assim, muitas delas saem da rota de circulação sem terem completado no mínimo um ano, reduzindo deste modo a capacidade de oferta. Outrossim, a selecção pouco criteriosa das associações, cooperativas e outros operadores não só lhes impediu de expandir a frota dos autocarros, como, também, lhes retirou do negócio. Some-se a isto a explicação da entrada no negócio de transportes de passageiros das carinhas de caixa aberta e camionetas, os vulgos “*my loves*”, cujo pico operativo foi registado entre 2014 a 2017.

No dizer de Mapote (2022), trata-se de uma problema deixado por vários ministros que o país teve, que, apesar das promessas, acabaram saindo sem resolver nada. Nesta linha de pensamento, Rodrigue et al., (2013, apud MACHANGUANA, 2020) indica nove principais problemas relacionados com os transportes urbanos de passageiros, designadamente: (i) a ocupação desordenada dos solos para habitação, sem a devida instalação de infra-estruturas públicas como estradas; (ii) a existência estradas não pavimentadas e estreita; (iii) os congestionamentos devido ao aumento de carros particulares, motorizadas e bicicletas; (iv) a falta de vias exclusivas para autocarros de transporte público de passageiros; (v) alto índice de acidentes de viação; (vi) superlotação nos transportes públicos; (vii) transportes não confiáveis em termos de segurança e conforto; (ix) transportes demasiado perigosos e que provocam outros impactos ambientais como por exemplo a poluição sonora.

Mabucanhane (2018) explica que a conjugação da abordagem tradicional (concentrada na oferta – actual modelo governamental) com a abordagem moderna (políticas estruturais de gestão da demanda controlável) confere múltiplos benefícios que incluem os seguintes resultados: redução da demanda dos transportes públicos urbanos de passageiros nas paragens; redução dos custos de operação dos autocarros institucionais, sobretudo em termos de combustível; a adopção pelo governo de uma política que obrigue aos alunos das escolas secundárias e técnicas profissionais públicas a se matricularem o mais próximo de casa pode reduzir igualmente a demanda nas paragens de autocarros.

Neste sentido, pode-se dizer que o principal problema de transporte público de passageiros nas zonas urbanas, com destaque para a região metropolitana de Maputo, é catalogado como o

principal desafio que os ministros defendem aquando da sua entrada no poder político (MAPOTE, 2022).

Do ponto de vista da gestão empresarial ou organizacional, é usual a utilização da ferramenta denominada árvore do problema para ajudar na identificação do problema principal, diferenciar factores que são causas e factores que são consequências do problema identificado. Assim, a ferramenta garante a delimitação dos objectivos que podem solucionar as causas do problema e melhorar o planeamento e a operacionalização dos transportes públicos urbanos (DIAS et all, 2017).

A partir desta ferramenta árvore de problemas, pode se transformar em árvore de objectivos, onde todas as situações negativas são convertidas em positivas, ou seja, possibilita a solução de problemas e modificação das situações não desejadas, servindo deste modo para definir as alternativas de intervenção. Esta metodologia pode ser aplicada para os problemas de transportes públicos de passageiros em Moçambique, identificados por Machanguana, (2020) e Mapote (2022), que basicamente revelam o estado em que o país se encontra em relação a outras partes do mundo. Assim, considera-se que o problema dos transportes públicos de passageiros na região metropolitana de Maputo é estrutural (MABUCANHANE, 2018).

### **2.3.8 Condições de Acesso e Mobilidade**

A noção de mobilidade é muitas vezes associada à acessibilidade. Entretanto, apesar da aparente semelhança, trata-se de realidades diferentes como afirma (TEIXEIRA, 2014). Por sua vez, Teles (2012) referem que a mobilidade é a capacidade e a facilidade de se locomover. Assim, quando colocamos o conceito num contexto social, facilmente delimitámos a sua abordagem.

Neste sentido, a mobilidade é compreendida como a característica do que é móvel, capacidade de se deslocar, capacidade de mudança e de deslocamento. Ela (mobilidade) pode ser aplicada nas diversas áreas do conhecimento como: gestão de recursos, sociologia, electrónica, a ciência da computação, a física, a geografia (demografia) e pela área de planeamento urbano e de transportes. (MAGALHÃES et all, 2013 & FERREIRA et all, 2013).

A abordagem sobre a mobilidade evidenciou-se nas últimas décadas como uma agenda política de diversos países sob influência das variáveis económicas, ambientais e sociais. Dessa forma, apresentamos a evolução do conceito de mobilidade segundo várias perspectivas no quadro (ii) abaixo:

**Quadro 1 - Resumo da evolução do conceito de mobilidade segundo várias perspectivas**

<b>AUTOR (ANO)</b>	<b>CONCEITO</b>
Morris (1979)	Mobilidade pessoal é a capacidade do indivíduo de se locomover de um lugar ao outro e dependente
Tagore & Sikdar (1995)	Mobilidade Urbana é a capacidade do indivíduo de se mover de um lugar ao outro dependendo da performance do sistema de transporte e características do indivíduo
Vasconcelos (2001)	Habilidade de movimentar-se, em decorrência de condições físicas e económicas
Magalhães et al (2013)	É a capacidade de grupos ou indivíduos de mudar de residência, de trabalho ou de se mover fisicamente de um lugar para outro
Eco-educação, (2014)	Mobilidade sustentável: “é a capacidade de dar resposta às necessidades da sociedade em deslocar-se livremente, aceder, comunicar, transaccionar e estabelecer relações, sem sacrificar outros valores humanos e ecológicos hoje e no futuro

**Fonte:** Elaborado pela autora com base em Teixeira (2014)

Pode se notar que apesar de se tratar de autores e épocas distintas verifica-se uma semelhança na abordagem conceitual, facto que indica que uma preocupação com a mobilidade não é assunto recente. Portanto, ela é importante para melhoria da saúde e qualidade de vida, as cidades ficam mais caminháveis e produtivas, aumentando assim a vitalidade e segurança das ruas, promove a redução dos congestionamentos, redução de vítimas fatais e custos em acidentes de trânsito, menos poluição nas vias públicas urbanas (LEINBERGER & RODRIGUEZ, 2016).

Acessibilidade tem sido uma preocupação constante da arquitectura e urbanismo, e é muitas vezes relacionada ao provimento de condições aceitáveis de mobilidade urbana das pessoas. Assim, Azevedo (2003) e Sarraf (2007) convergem na afirmação de que acessibilidade pode ser considerada como sendo o ingresso ao ambiente físico sem barreiras, da partilha de informações e atitudes sem restrições. Trata-se, portanto, da garantia do direito de ir e vir de todos os cidadãos sem nenhuma distinção. Por sua vez, Handy (1992) e Goto (2000) são da observação de que a noção de acessibilidade tem sido bastante utilizada na academia como uma das melhores medidas de qualidade de serviços de transportes, assim como está directamente relacionado à qualidade de vida dos cidadãos na actualidade.

Nos sistemas de transportes, a acessibilidade está directamente relacionada, por um lado, com as características da rede, especificamente na sua forma, localização, distância entre pontos de paragem; por outro, está relacionada com as distâncias que os utentes caminham quando utilizam o transporte público de passageiros, desde a origem da viagem até o ponto de partida e do ponto de partida até o destino final. Portanto, quanto menos o passageiro caminhar, melhor é a acessibilidade ao sistema de transporte público (SANTOS, 2005; CARDOSO, 2006).

Batistele (2008, apud Teixeira 2014, p. 30) subdivide acessibilidade em dois tipos:

- (i) *Macro acessibilidade* – refere-se à facilidade relativa de atravessar o espaço e atingir as construções e equipamentos urbanos desejados.
- (ii) *Micro acessibilidade* – refere-se à facilidade de ter acesso directo aos veículos ou destinos desejados.

Neste sentido, a partir das abordagens acima indicadas pode-se considerar que entende-se a acessibilidade como uma forma de possibilitar o acesso a um conjunto de lugares ou a um lugar. Isto é, facilita a aproximação das pessoas nos locais com certo propósito ou fim.

No entender de Braga (2014), a condição de acesso e mobilidade nos transportes públicos de passageiros nas regiões metropolitanas é complexa e de difícil percepção, permeada sobretudo por diversas dificuldades técnicas. Trata-se portanto de uma problemática de gestão do transporte.

O estudo de Mendonça (2014) sobre a “*Mobilidade urbana na área metropolitana de Maputo*”, mais especificamente na análise dos órgãos de gestão do planeamento e mobilidade urbana, arranjos institucionais e insumos para a sua efectiva articulação, indica como ponto de partida a revitalização da situação dos transportes públicos urbanos da Área Metropolitana de Maputo, a reestruturação do arranjo institucional no sector de gestão urbana da Área metropolitana de Maputo. O conjunto de circunscrições territoriais que a compõe deve ser pensado como um todo com base na articulação e coordenação entre as várias entidades de gestão que influem na sua mobilidade e gestão urbana. Conclui-se que os processos de mudança no meio urbano estão directamente relacionados com os sistemas políticos, económicos e sociais. Os actores na gestão e mobilidade urbana em Maputo variam e assumem diferentes papéis ao longo do tempo. A percepção, no seu todo, dos eventos que ocorrem na metrópole requer um arranjo nas instituições intervenientes na gestão urbana e no entendimento da necessidade de melhor coordenação entre elas (MENDONÇA, 2014, p. 268).

Ainda no mesmo estudo, Mendonça (2014) refere que a área metropolitana de Maputo possui uma gestão da mobilidade urbana com os seguintes intervenientes e responsabilidades:

- Conselho Municipal da Cidade de Maputo e Matola – são responsáveis pelo serviço de manutenção da rede de estradas; construção de passeios públicos; gestão e sinalização do tráfego viário; manutenção de parques públicos, arborização e limpeza; drenagem pluvial;
- Governo da Província de Maputo – que trabalha em coordenação com os municípios e outros intervenientes;
- Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC) por intermédio da Direcção Nacional dos Transportes de Superfície – responsável pela coordenação e supervisão do desenvolvimento dos transportes de superfície;
- Administração Nacional de Estradas (ANE) – responsável pela planificação do desenvolvimento de rede de estradas públicas, implementa programas nacionais de estradas, aprecia e propõe a regulamentação administrativa e técnica sobre estradas, e recomenda projectos de estradas para financiamento;
- Instituto Nacional de Transportes Terrestres (INATTER, actualmente designado INATRO) – responsável pela regulamentação, fiscalização e supervisão das actividades desenvolvidas no ramo dos transportes terrestres visando satisfazer as necessidades de mobilidade de pessoas e bens;
- Federação Moçambicana de Transportadores Rodoviários (FEMATRO) – responsável pelo controlo das actividades de transporte público de passageiros realizadas pelo sector privado;
- Associação dos Transportadores Terrestres e Rodoviários de Maputo (ATROMAP) – que realiza estudos, defende os interesses e presta assistência técnica aos transportadores associados nas cidades de Maputo e Matola; e
- União dos Transportadores de Maputo (UTRAMAP) – que desenvolve actividades semelhantes às da ATROMAP.

Assim, pode-se dizer que a adopção de princípios de governação corporativa no sector dos transportes rodoviários de passageiros em Moçambique, mas especificamente na rota Maputo-Matola, pode melhorar a sua eficiência, no que toca à racionalização dos recursos alocados, à

profissionalização e modernização dos processos de gestão (MACHANGUANA, 2014). Para esta abordagem, Governança Corporativa consiste no sistema pelo qual as organizações são directamente geridas e controladas, e tem a ver, com a sua estrutura específica, a distribuição dos direitos e das responsabilidades pelos diferentes órgãos: gestores, administradores, accionistas e outros grupos de interesse. E, portanto, a transparência e a responsabilidade são as suas principais qualidades.

### **2.3.8.1 Desafios e Perspectivas**

Na visão de Pérez-Niño (2014), os serviços de transporte são um campo importante da integração socioeconómica e a acumulação de capital quando o local de circulação tiver uma densidade populacional baixa e uma vasta área terrestre, tornando-se assim numa fonte do emprego formal de que Moçambique necessita em quantidade e qualidade. Assim, uma articulação de cooperação dos modos de transporte, como já acontece em Moçambique entre transporte de caminho-de-ferro e rodoviário, podem trazer oportunidades para sua eficiência.

Os países em vias de desenvolvimento e que apresentam um rápido crescimento urbano partilham os mesmos problemas relacionados com a mobilidade conforme (PÉREZ-NIÑO, 2014). Outrossim, a coesão social e territorial de um país depende em grande medida do sistema de transportes instituído.

Para racionalizar os custos, aumentar a acessibilidade e ampliar as opções dos cidadãos e dos investidores em geral sobre os sistemas de transportes é necessário que haja uma rede de subsistemas de transportes rodoviários, ferroviários, aéreos e marítimos que funcionem de uma forma interligada.<sup>15</sup> E ainda, as ligações entre os subsistemas constituem nós logísticos operacionais e eficientes quer para a carga, quer para passageiros. Se a perspectiva é que o sistema desempenhe o seu papel, o investimento na melhoria das infra-estruturas ao nível nacional, tendo em conta as necessidades de equidade e solidariedade de todos os cidadãos na garantia da sua mobilidade e dos seus bens é imperioso. Trata-se portanto de um desafio que persegue os países pobres e dependentes de ajuda externa (TAMELE, 2014).

Neste contexto, o estudo de Stacciarini & Silva (2018, p. 11), intitulado “*O Transporte Público na Capital Maputo: Abordagens e Análises Geográficas através do Intercâmbio de*

---

<sup>15</sup> Tamele (2014). *O Sector dos Transportes em Moçambique*. Disponível em <https://viriatotaamele.wordpress.com/2014/04/01/o-sector-dos-transportes-em-mocambique/>. Acesso 22/03/2022.

*Conhecimentos e Troca de Saberes*”, expõe que os desafios relacionados ao problema de transporte público urbano em Maputo são de difícil resolução, porque existem questões estruturais como a informalidade, corrupção, carros estragados, tráfego intenso de automóveis, vias pouco sinalizadas, esburacadas ou até mesmo não asfaltadas, além de semáforos que não se entendem e cobradores, motoristas e passageiros que, diariamente, se colocam em desentendimento e discussões, indicadores de um ambiente tenso e segregador.

O mesmo estudo indica que os factores acima destacados revelam a incapacidade do Governo Moçambicano (frágil política e economicamente) em estabelecer e fiscalizar normas e acções concretas para a melhoria do transporte público, mesmo passados 4 décadas de independência. Assim sendo, a população pobre, sem alternativa, submete-se a um serviço de transporte público humilhante, dotado de condições precárias, tarifas elevadas (para a realidade moçambicana), ausência de regulação de normas técnicas ou de segurança que não seguem itinerários fixos, forçando o passageiro a descer antes do local planeado e continuar a sua viagem até seu destino a pé ou mesmo ter que fazer as chamadas “*ligações*”<sup>16</sup> ou andar nas carrinhas de caixa aberta denominadas “*my love*”. (STACCIARINI & SILVA, 2018 p. 12).

Neste sentido, o Governo é desafiado a perspectivar acções voltadas para estruturação ou reestruturação dos transportes públicos urbanos, envolvendo naturalmente todos os intervenientes do processo, com destaque para os ministérios de tutela, municípios e sector privado. Deve-se, também, definir e controlar as rotas, preços, padronização dos veículos e sistemas de segurança, qualidade dos serviços, melhorias de acessibilidade, controlo de impostos, formalização, dentre outras medidas capazes de assegurar maior comodidade, fiabilidade e sustentabilidade aos utentes e por via disto aos próprios operadores ou transportadores (NATHAN ASSOCIATES, 2006; STACCIARINI & SILVA, 2018).

### **2.3.9 Políticas dos Transportes Públicos de Passageiros em Moçambique**

Conforme Barros (2016), as orientações políticas de transportes têm por objectivos:

- Assegurar o crescimento e desenvolvimento económico;
- Melhorar a qualidade de vida dos cidadãos;
- Diminuir os custos de mobilidade;

---

<sup>16</sup> Termo usado normalmente para designar o dobro de pagamento do preço da tarifa de transporte relativa ao mesmo destino de viagem, ou seja, paga-se duas vezes para viajar ao mesmo ponto/destino.

- Melhorar a acessibilidade, criando melhores condições de circulação, com atenção especial as questões de segurança e comodidade;
- Organizar ou disciplinar a actividade;
- Prevenir acidentes.

A partir desses objectivos pode-se considerar que, globalmente, a política dos transportes visa essencialmente, facilitar e desbloquear o desenvolvimento das actividades socioeconómicas, mais especificamente, no estabelecimento de princípios, directrizes, normas fundamentais e os instrumentos para o planeamento e desenvolvimento sectorial.

Considerando que quem gere os interesses da colectividade é o governo, as políticas no sector de transportes devem agregar os interesses dos diferentes actores assim como ir ao encontro das diferentes solicitações por parte dos mesmos como forma de incorporar as estratégias de todas as partes envolvidas, maximizando cada contribuição conforme o quadro abaixo:

**Quadro 2 - Características, responsabilidades e perspectivas dos diferentes actores face a política dos transportes colectivos de passageiros**

<b>OPERADOR</b>	<b>PASSAGEIRO</b>	<b>GOVERNO</b>
Economicamente rentáveis	Deveres e direitos fixados na lei	Transporte público organizado
Concessão de rotas	Horários e itinerário pré-Estabelecidos	Satisfaz as exigências dos Passageiros
Deveres e direitos fixados na lei	Maior segurança	Deveres e direitos fixados na lei
Duração da concessão	Tarifa competitiva	Diminui problemas de trânsito
Exclusividade	Maior conforto	Promove a competitividade

Fonte: Matos (2011, apud Barros, 2016, p. 236).

Como se pode ver, cada interveniente-chave tem suas características peculiares que contribuem para o desenvolvimento de uma política de transporte mais robusta e que atende às necessidades do sector.

De acordo com o Decreto n.º 35/2019 de 10 de Maio, sobre o Regulamento de Transporte em Veículos Automóveis e Reboques, o transporte em veículos automóveis em Moçambique classifica-se em duas categorias: (i) Particular; (ii) Público. Os transportes particulares e públicos subdividem-se em transporte de passageiros, de mercadorias e misto. E a exploração

da actividade de transporte particular e público pode ser realizada no âmbito nacional e internacional.<sup>17</sup>

O mesmo considera transporte público, ou por conta de outrem, aquele que é realizado em veículos automóveis da propriedade de pessoas singulares ou colectivas, com fins lucrativos, efectuado em veículos automóveis de matrícula nacional registados em nome do titular da licença ou de quem tenha autorização de uso, gozo ou fruição. E todas as licenças de veículos pertencentes à mesma empresa individual ou colectiva devem constar de um único alvará titulado à empresa beneficiária. Trata-se de uma estratégia política e regulamentar que visa essencialmente à simplificação dos procedimentos de licenciamento e promoção da competitividade na actividade de transporte rodoviário de modo a garantir segurança e conforto na mobilidade de pessoas.

Na opinião de Barros (2016), nos primeiros anos pós-independência, o sector dos transportes deparou-se com a inexistência de uma estratégia definida para o mesmo, assim como de capacidade técnica para a gestão do sector, o que condicionou o seu desenvolvimento nos anos seguintes. Refere ainda que a evolução do sector dos transportes esteve ligada à tentativa de definição, quer da natureza, quer da posição do mesmo no país.

O exercício da actividade de transporte público de passageiros em automóveis pesados carece de prévia concessão de licenças do tipo A, B, C e D emitidas pelo Ministro que superintende a área dos transportes, Governador de Província, Conselho Autárquico, e Administrador do Distrito (INM, 2019). Estes transportes só podem ser conduzidos por pessoas titulares de carta de condução de categoria correspondente a esse tipo de veículo.

Wilheim (2013, apud Barros, 2016) indica que o sector de transportes colectivos em Moçambique passou por uma fase de crescimento em vários âmbitos, com excepção das questões de qualidade e segurança, que não observaram nenhuma evolução. Aliado a isso, o actual sistema de transporte colectivo caracteriza-se por sérios problemas que abrangem acidentes de viação, serviço deficiente, com muitas pessoas a percorrem médias e longas distâncias em diferentes autocarros para chegarem ao seu destino, despendendo grande parte dos seus recursos no pagamento de transporte, para além da falta de capacidade e informação para direccionar estes problemas de uma forma eficiente.

---

<sup>17</sup> IMPRENSA NACIONAL DE MOÇAMBIQUE-INM (2019). *Decreto n.º 35/2019 de 10 de Maio, sobre o Regulamento de Transporte em Veículos Automóveis e Reboques*. Boletim da República, I série número 90.

Neste contexto, Pinto (2006) realça que é imperioso que o país adopte medidas de segurança rodoviária que, em última instância, “promovam e sustentem uma verdadeira revolução nos acidentes rodoviários e, por conseguinte, nas representações sociais que a reproduzem, construindo e/ou reconstruindo a consciência que transportar pessoas não é só ganhar dinheiro, controlar rotas e travar os transportadores ilegais”.

### **2.3.9.1 Urbanização, Cidade de Maputo**

Na opinião de Machanguana (2020), a urbanização constitui uma das principais mudanças sociais que o mundo deve tomar em consideração nos planos e programas de desenvolvimento, especialmente nos países em vias de desenvolvimento como Moçambique, devido às taxas de crescimento urbano que aumentam rapidamente. Aliado a isso, o estudo produzido pelo Banco Mundial sugere que a urbanização acelerada em Moçambique edifica a força motriz para transformação estrutural da economia e o desenvolvimento socioeconómico com enfoque nas zonas urbanas (WORLD BANK, 2017).

A cidade de Maputo é a capital de Moçambique; sendo regida pela Lei nº 8/97, de 31 de Maio, do Estatuto Especial do Município de Maputo, que lhe confere a categoria de província. Localiza-se no sul do país, na margem ocidental da baía de Maputo. Os seus limites são: a norte, o distrito de Marracuene; a noroeste e oeste, a cidade da Matola; a oeste, o distrito de Boane; a sul, o distrito de Matutuíne. Possui 1.127.565 de habitantes, sendo 547.938 homens e 579.627 mulheres (INE, 2021). Até Março de 1976, a cidade era denominada "*Lourenço Marques*" em homenagem ao explorador português homónimo<sup>18</sup>.

A cidade de Maputo não é apenas a capital política e maior cidade de Moçambique, é considerada também o principal centro financeiro, corporativo e mercantil do país, reunindo múltiplas infra-estruturas, actividades económicas, serviços médicos, educacionais, além de sediar as grandes organizações comerciais e políticas do país. São, portanto, factores que reflectem directamente na produção local, que é responsável por mais de 20% do Produto Interno Bruto moçambicano (GOVERNO DE MOÇAMBIQUE, 2017). Aliado a esta abordagem, Stacciarini & Silva (2018) referem que os transportes colectivos de passageiros compõem a estrutura elementar de qualquer grande cidade no mundo e a capital do país não

---

<sup>18</sup> Conselho Municipal da Cidade de Maputo-CMCM (2017). Cidade de Maputo. Disponível em <https://www.cmaputo.gov.mz/por/Cidade-de-Maputo/Historia2/Cidade-de-Maputo>. Acesso 27/09/2020.

foge dessa perspectiva. Além disso, o crescimento da população de Moçambique que se vem evidenciado nos últimos anos não é acompanhado pela ampliação da oferta do serviço de transporte e, ainda menos, pela evolução da qualidade deste, que se apresenta de forma muito deficitária e causa estranheza e espanto por ser em uma cidade capital, espelho de uma nação.

Neste sentido, pode se dizer que um dos desafios da urbanização na cidade de Maputo está na melhor compreensão do fenómeno e, depois, desenvolver acções que possibilitam o surgimento de iniciativas inovadoras e inteligentes que optimizam recursos e serviços nos centros urbanos. A conectividade e eficiência são exemplos de padrões que agregam valor às zonas urbanizadas.

O estudo realizado por Stacciarini & Silva (2018) sobre o *transporte público de passageiros na cidade de Maputo* revela que os problemas relacionados ao transporte público urbano de passageiros na cidade de Maputo são de difícil solução. Isto porque, conforme dito anteriormente, existem questões estruturais como a informalidade, corrupção, muitas sucatas nas estradas, tráfego intenso de automóveis, vias pouco sinalizadas, esburacadas ou até mesmo não asfaltadas, além de semáforos que não se entendem e cobradores, motoristas e passageiros que, diariamente, se colocam em desentendimento e discussões, indicadores de um ambiente não urbanizado.

### **2.3.9.2 Urbanização, Cidade da Matola**

A Cidade da Matola é a capital da Província de Maputo. Confinando com a Cidade de Maputo, tem como limites: a Norte e Nordeste, o distrito da Moamba; a Nordeste, o distrito de Marracuene; a Este e Sudoeste, a Cidade de Maputo; a Sudoeste, o estuário de Maputo; a Sul o distrito de Boane e o distrito Municipal da Catembe; e a Sudoeste, o distrito de Boane (CONSELHO MUNICIPAL DA CIDADE DE MATOLA, 2020).

A cidade conta com uma área de 375 km<sup>2</sup> e uma população estimada em aproximadamente 1.032.197 (um milhão, trinta e dois mil, cento e noventa e sete habitantes). Trata-se de uma cidade de características urbanas, semiurbanas e rurais e tem um padrão e tecido social rico e diversificado, sendo detentora de um vasto e diversificado parque industrial (MIQUIDADE, 2018; CONSELHO MUNICIPAL DA CIDADE DE MATOLA, 2020).

Territorialmente, ela organiza-se em 3 Postos Administrativos Municipais, subdivididos em 42 Bairros municipais, nomeadamente: Matola Sede com 13 bairros, a indicar: Matola A, Matola

B, Matola C, Matola D, Matola F, Matola G, Matola H, Matola J, Fomento, Liberdade, Mussumbuluco, Malhampsene e Sikwama, todos com características urbanas e sendo o núcleo do surgimento da cidade, onde estão instalados os serviços públicos; Machava, com 14 bairros, sendo: Machava Sede, Infulene A, Trevo, Patrice Lumumba, São Dâmaso, Bunhiça, Tsalala, Km-15, Matlemele, Nkobe, Matola Gare, Singathela, Nwamatibjana e Sidwava, sendo os 4 primeiros com característica urbana e os restantes com características urbanas, per-urbana e com o parque industrial; Infulene, com 15 bairros, sendo: T-3, Zona Verde, Ndlavela, Infulene D, Acordos de Lusaka, Vale do Infulene, Khongolote, Intaca, Muhalaze, 1º de Maio, Boquisso A, Boquisso B, Mali, Ngolhoza e Mucatine, todos com uma mistura de características urbanas, peri-urbanas e rurais (MIQUIDADE, 2018; CONSELHO MUNICIPAL DA CIDADE DE MATOLA, 2020).

Importa referir que, em 2018, entrou em vigor o novo quadro jurídico-legal que regula a actividade das Autarquias locais, designadamente a lei nº 6/2018 de 3 de Agosto, republicada pela lei nº 13/2018, de 17 de Dezembro, abrindo-se, assim, uma nova etapa no processo de descentralização do poder administrativo central.

### **2.3.10 Transportes de Passageiros na Rota Maputo-Matola**

Na cidade capital de Moçambique existem vários meios de transportes colectivos de passageiros que fazem a ligação entre vários bairros da Matola e a cidade de Maputo. Aliado a isso, foram desenhados e implementados vários modelos de transportes de passageiros nessa rota, como é o caso do Plano 300 que disponibilizou veículos de grandes capacidades para as empresas associadas à Federação Moçambicana dos Transportadores Rodoviários (FEMATRO), a ideia que ainda consta apenas no papel, o “*Metrô de Superfície*”; do Plano *Bus Rapid Transit (BRT)* e o Metro Bus. Portanto, são estratégias que em princípio já são consideradas um fracasso enorme e que pode gerar ainda mais crise de transporte na via em alusão.

Uma iniciativa do Fundo dos Transportes e Comunicações (FTC) para responder às preocupações dos cidadãos residentes na cidade de Maputo, seus periféricos e dos residentes da cidade da Matola, indica que os serviços em quantidade para poder escoar os munícipes das duas cidades, sobretudo nas horas de ponta, onde a procura de transporte tem sido maior, já levou à emergência de transportes com padrões pouco recomendados para o transporte de passageiros e, noutros casos, ao encurtamento de rotas (FTC, 2015).

A Estratégia de Promoção de Desenvolvimento Autárquico e Urbano (EPDAU) apresenta a visão do governo sobre o desenvolvimento urbano nos próximos 10 anos e enfatiza o aspecto de melhorar os serviços públicos e infra-estruturas urbanas, sobretudo quando diz que a administração pública descentralizada deve ser “*promotora do desenvolvimento sustentável e vocacionada para a prestação de serviços de qualidade ao cidadão*” (MAEFP, 2017). Assim, a gestão dos transportes rodoviários de passageiros na rota Maputo – Matola vislumbra-se como um dos aspectos por melhorar nesse processo de desenvolvimento das autarquias. Some-se a isto, o facto de que, em 2020, o parque automóvel do País continuou concentrado na cidade de Maputo e província de Maputo, com 380.149 e 352.631 unidades, correspondente a 43,0% e 36,8% respectivamente, conforme ilustra a Tabela abaixo (INE, 2021).

**Tabela 2 - Parque Automóvel por Província, 2018 - 2020**

Classe	LIGEIOS			PESADOS			TRACTORES		
	Província	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019
Niassa	2 757	2 886	3 020	1 831	1 860	1 889	34	66	66
Nampula	16 579	17 180	17 863	7 665	7 968	8 271	1 057	1 069	1 075
Zambézia	569	617	666	1 020	1 031	1 042	191	191	191
Tete	4 822	4 999	5 242	2 882	3 026	3 170	174	183	184
Manica	9 150	9 320	9 409	5 319	5 417	5 515	370	374	387
Sofala	17 665	18 072	18 415	12 197	13 384	14 571	1 921	2 023	2 094
Inhambane	14 195	14 995	15 586	2 652	2 761	2 870	30	34	36
Gaza	12 470	13 104	13 588	4 036	4 346	4 656	106	108	111
P. Maputo	205 839	215 041	224 595	57 780	59 889	61 998	1 327	1 446	1 521
C. Maputo	234 816	260 656	283 517	56 177	59 195	62 213	2 348	2 517	2 606
<b>Total</b>	<b>523 580</b>	<b>562 022</b>	<b>597 514</b>	<b>153 660</b>	<b>161 349</b>	<b>169 038</b>	<b>7 814</b>	<b>8 271</b>	<b>8 531</b>

Fonte: (INE, 2021)

A tabela acima mostra o número de parque automóvel por província no período compreendido entre 2018 a 2020, onde evidencia-se o seu crescimento, principalmente na província e cidade de Maputo.

Neste sentido, pode-se notar a necessidade de grande investimento na capacidade de gestão do sistema de transportes rodoviários de passageiros, e não somente no investimento feito para aquisição de autocarros por exemplo. Desta forma, a dignidade que os cidadãos das duas

idades são merecedoras será posta em andamento. Mais ainda, o transporte rodoviário de passageiros é central na economia; sem ele, não funciona, não se desenvolve. Como afirma FTC (2015), o transporte público em Moçambique tornou-se um bem essencial para a melhoria da qualidade de vida das pessoas, cuja disponibilidade exige a aplicação de elevados investimentos, sobretudo na aquisição dos meios de transporte, ao que se aliam os elevados custos operacionais, grande parte associada ao consumo do combustível.

### 2.3.11 A Estrutura da Receita e dos Custos de Operacionalização

O estudo da tarifa de transporte de passageiros nas cidades de Maputo e Matola, realizado pelo Fundo de Transportes e Comunicações (FTC) em 2015, apresenta resultados que indicam, por um lado, que nas actuais condições de operação, as empresas conseguem cobrir, unicamente, os custos operacionais e dificilmente conseguem constituir amortizações para a continuidade do negócio. Por outro lado, mesmo esses custos operacionais só são suportados até ao segundo ano, porque, a partir do terceiro, o operador entra no vermelho. Por esta via, fica parcialmente explicada a razão da desistência de muitos operadores do sector com impacto directo sobre a redução da frota de transportes nas cidades de Maputo e Matola, conforme a Tabela de cálculos abaixo (FTC, 2015, p. 16).

**Tabela 3 - Análise da tarifa – Contas de Exploração (Preço de 9 MT<sup>19</sup> por passageiro)**

ANÁLISE DA TARIFA					
Contas de Exploração – (Preço de 9 MT por passageiro)					
	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5
Receitas	2 338 098,05	2 338 098,05	2 101 448,45	2 101 448,45	2 101 448,45
Custos Operacionais	2 035 663,24	2 133 661,35	2 237 171,33	2 346 530,02	2 462 095,59
Resultados Brutos de Exploração	302 434,81	204 436,70	-135 722,89	-245 081,57	-360 647,14
Amortizações e Reintegrações	842 400,00	842 400,00	842 400,00	842 400,00	842 400,00
Encargos financeiros de financiamento	912 951,00	873 568,80	834 186,60	794 804,40	755 422,20
Resultados antes dos Impostos	-1 452 916,19	-1 511 532,10	-1 812 309,49	-1 882 285,97	-1 958 469,34
Contribuição Industrial	-508 520,67	-529 036,23	-634 308,32	-658 800,09	-685 464,27
Resultados Líquidos	-944 395,52	-982 495,86	-1 178 001,17	-1 223 485,88	-1 273 005,07

Fonte: (FTC, 2015, p. 16)

<sup>19</sup> Preço já actualizado.

A tabela acima mostra a análise da tarifa de contas de exploração considerando o preço de 9 MT<sup>20</sup> por passageiro. É possível notar que as receitas são mais baixas nos anos 3, 4 e 5 de exploração.

Neste sentido, é possível notar que, mesmo mantendo a compensação do preço gasóleo<sup>21</sup> nos actuais níveis, a tarifa de 9 MT cobrada por passageiro no troço estudado, não garante o retorno de um eventual investimento num autocarro novo de 55 lugares. Assim, mantendo a compensação do preço do gasóleo, o preço que permite o investidor recuperar o valor investido, suportando todas as despesas associadas ao exercício da actividade de transporte urbano nas condições indicadas, é de 19.53 MT/Passageiro conforme a Tabela seguinte:

**Tabela 4 - Contas de Exploração – Com Tarifa de Recuperação Mantendo a Compensação**

ANÁLISE DA TARIFA					
Contas de Exploração com Tarifa de Recuperação Mantendo a Compensação do Preço do Gasóleo					
	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5
Receitas	5 072 538,53	5 072 538,53	4 559 123,70	4 559 123,70	4 559 123,70
Custos Operacionais	2 007 663,24	2 104 961,35	2 207 753,83	2 316 377,08	2 431 188,83
Resultados Brutos de Exploração	3 064 875,29	2 967 577,18	2 351 369,86	2 242 746,61	2 127 934,87
Amortizações e Reintegrações	842 400,00	842 400,00	842 400,00	842 400,00	842 400,00
Encargos financeiros de financiamento	844 927,20	844 927,20	844 927,20	844 927,20	844 927,20
Resultados antes dos Impostos	1 377 548,09	1 280 249,98	664 042,66	555 419,41	440 607,67
Contribuição Industrial	482 141,83	448 087,49	232 414,93	194 396,79	154 212,68
Resultados Líquidos	895 406,26	832 162,49	431 627,73	361 022,62	286 394,99

**Fonte:** Cálculos de Estudo do FTC (2015).

<sup>20</sup> Preço já actualizado.

<sup>21</sup> Para os propósitos do estudo foram consideradas duas opções em relação ao preço do gasóleo, nomeadamente: (i) a manutenção da compensação de 5.96 MT/litro do gasóleo, e (ii) a eliminação da compensação passando o transportador a adquirir o combustível ao preço vigente no mercado.

A tabela acima indica que as contas de exploração com tarifa de recuperação mantendo a compensação do preço de combustível varia nos cinco (5) anos analisados.

Neste sentido, para garantir melhor atractividade do negócio, a medida de política do sector de transportes rodoviários necessitaria de um ajuste da tarifa para um mínimo de 19.53 Meticais por passageiro para assegurar a atractividade do negócio. Este preço pode assegurar o retorno do capital, mas não assegura a viabilidade financeira de médio e longo prazo.

Importa referir que, desde o dia dois (02) de Janeiro de 2022, as rotas (Maputo-Matola) que custavam 12 meticais passaram a custar 15 e as que custavam 15 meticais passam para 18 meticais. Contudo, essas tarifas em vigor não compensam o custo operacional como afirmou a Federação Moçambicana das Associações dos Transportadores Rodoviários – FEMATRO (RM, 2021).

#### **2.3.11.1 Preços e Tarifários**

Basicamente, a tarifa a praticar nos transportes de passageiros são fixadas conforme a classificação das licenças, devendo as mesmas serem justas, razoáveis e não discriminatórias. Por um lado, compete aos Governos de Províncias, Distrito e dos Conselhos Autárquicos estabelecer os princípios e critérios de fixação de tarifas e sua aprovação, sob proposta fundamentada dos operadores de transporte. Por outro lado, as tarifas fixadas e aprovadas pelo Governo devem ser do conhecimento público e publicitadas, pelo menos, nos órgãos de informação de maior circulação (INM, 2019).

#### **2.3.11.2 Papel do Estado**

O transporte de passageiros, sobretudo nas zonas urbanas, é, em qualquer parte ou país, um serviço público essencial, contando, por isso, com forte envolvimento do Estado, mesmo nos casos em que a oferta deste serviço é assegurada maioritariamente por operadores privados. Assim sendo, o estudo sobre *Política dos transportes urbanos para o Grande Maputo*, desenvolvido pela Nathan Associates (2006), indica recomendações a curto e longo prazos que devem ser tomadas em conta como papeis essenciais do Estado. Destaca-se a seguir:

##### **a) Recomendações a Curto Prazo**

- i. Não interferir e não introduzir novas regras, deixando que o sector privado continue a fornecer serviços com intervenção mínima por parte do Governo;

- ii. Melhorar a aplicação das leis do sector de transportes de passageiros para as viaturas privadas, assim como para os autocarros visando melhorar a segurança, reduzir o congestionamento e aliviar os engarrafamentos de trânsito;
- iii. O governo deve começar a investir na infra-estrutura de autocarros, em especial nas faixas para autocarros em estradas movimentadas de duas faixas. Esta medida iria aliviar imediatamente as estradas em piores condições.

#### **b) Recomendações a Longo Prazo**

- i. Em Maputo, deve-se desenvolver uma hierarquia dos autocarros e introduzir viaturas maiores em faixas destinadas a autocarros e em corredores de grande procura. Esta perspectiva implica a introdução de tratamento prioritário e de faixas de rodagem para autocarros nos principais corredores da rota Maputo-Matola;
- ii. Desenvolver um sistema de autocarros eficiente e equitativo para as condições prevalentes em Maputo, baseando-se num plano director distinto dos transportes públicos. O estudo deve abranger a área de Maputo e Matola, e funcionar como uma única entidade urbana do ponto de vista socioeconómico;
- iii. O governo deve investir em infra-estruturas, incluindo estradas na cidade utilizadas por autocarros e as respectivas paragens, espaços, terminais, faixas e outro tratamento prioritário para os autocarros. Uma parte deste investimento deve ser coberta pelo imposto do combustível;
- iv. O governo pode contribuir para tornar as operações dos autocarros mais seguras e mais eficientes: (1) desenvolvendo acções de formação em gestão e manutenção, a serem disponibilizadas pelas instituições do governo ou pelos doadores; (2) oferecendo incentivos fiscais e outros de carácter financeiro, tais como o acesso ao crédito comercial com vista a encorajar a criação de cooperativas operacionais efectivas e empresas de maior dimensão.

Assim, pode se considerar que a infra-estrutura de transportes constitui-se como elemento-chave para o crescimento económico de uma nação. Isto quer dizer que os meios de transportes mais eficientes atraem sempre os centros de produção e consumo, possibilitam maior e melhor mobilidade de bens e pessoas e também ligações mais rápidas entre regiões.

Neste sentido, Stacciarini & Da Silva (2018) consideram que, ainda que seja a médio prazo, as acções do Governo devem ser voltadas para (re)estruturação dos transportes públicos urbanos – envolvendo desde as escalas Municipal à distrital, passando pela definição e controlo de

rotas, preços, padronização dos veículos e sistemas de segurança, qualidade dos serviços, melhorias de acessibilidade, controlo de impostos, formalização, dentre outras medidas capazes de assegurar maior comodidade e menor humilhação às centenas de milhares de usuários do transporte público urbano na rota Maputo-Matola.

### **2.3.11.3 A COVID-19 e suas Implicações na Operacionalização dos Transportes Colectivos Rodoviários de Passageiros**

No dia 31 de Dezembro de 2019, a Organização Mundial da Saúde (OMS) foi alertada sobre vários casos de pneumonia na cidade de Wuhan, província de Hubei, na República Popular da China. Tratava-se portanto de um novo tipo de coronavírus que não havia sido identificado antes em seres humanos<sup>22</sup>. Desde a eclosão da pandemia, o mundo vive momentos que jamais serão esquecidos e que tem criado várias implicações, tanto social, económico e político, condicionando desta maneira a agenda de vários governos, parceiros e todos intervenientes.

Após ser noticiado o primeiro caso da doença em Moçambique, no dia 22 de Março de 2020, quatro meses depois o seu surgimento na China, o país adoptou várias medidas com vista à mitigação dos efeitos da doença (ANTÓNIO, 2021).

A manutenção dos serviços de transporte público de passageiros nunca esteve tão avivado como se apresenta, são desafios a gestão desses transportes. Além disso, Lima et al (2020) considera que existem três principais actores envolvidos (usuários, operadores e poder público). Estes devem tomar medidas para evitar a propagação do vírus, manter a operação adequada do serviço e garantir a viabilidade económica e financeira. Contudo, se na educação, na restauração ou no comércio se assiste a um maior cumprimento das normas de prevenção da COVID-19, nos transportes estão a ser identificadas dificuldades, como o cumprimento dos limites de lotação dos veículos, da higienização ou utilização de máscaras pelos passageiros. Por outro lado, as medidas aumentam a insustentabilidade económica dos transportadores (FEIJÓ, AGY & MAQUENZI, 2021).

Neste sentido, pode-se dizer que os vários Decretos sobre o Estado de Emergência veio despertar a atenção para os problemas do sistema de transporte urbano de passageiros, pelo menos na rota Maputo-Matola, principalmente o seu o funcionamento e a viabilidade económica financeira da actividade.

---

<sup>22</sup> OPAS (2021). Histórico da pandemia de COVID-19. Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS). Disponível em: <https://www.paho.org/pt/covid19/historico-da-pandemia-covid-19>. Recuperado 10/10/2021.

Um estudo sobre o “*Transporte rodoviário de passageiros na cidade de Maputo: Primeira avaliação da implementação de medidas de prevenção do COVID-19*”, de Feijó, Agy e Maquenzi (2021), revelou que se o nível de cobertura dos transportes públicos estava longe de garantir as necessidades, sobretudo durante as horas de ponta, as restrições quanto ao número de passageiros agravaram ainda mais o tempo de espera, assim como as receitas dos transportadores. A implementação das medidas restritivas do Governo reinstalou uma crise de transporte nas grandes cidades moçambicanas, com particular evidência na área metropolitana de Maputo. Assim, os efeitos da COVID-19 fizeram soar o alarme sobre a insustentabilidade do sistema de transporte urbano na cidade de Maputo, mostrando-se incapaz de garantir a mobilidade das populações em condições de segurança e de saúde pública. As dificuldades de implementação das medidas nos transportes rodoviários de passageiros são visíveis ao nível de:

- Inúmeros operadores de transporte nas condições definidas para o sector, que não possuem rentabilidade económica, o que torna as medidas ineficazes, com risco de paralisação (pelo menos parcial) da actividade, tornando os operadores pouco predispostos a cumprir medidas de segurança;
- Lenta consciencialização dos cidadãos relativamente ao contágio do COVID-19, sobretudo em zonas periféricas, de baixa renda e que trabalham por conta própria, que se sentem obrigados a privilegiar a sobrevivência económica em relação à prevenção.
- Passageiros impacientes por longos períodos de espera, relutantes em relação às mensagens das autoridades, mas também com comportamentos pouco assertivos para com os passageiros;
- Corrupção e oportunismo policial, sendo identificados episódios de exigência de valores monetários a motoristas de carrinhas de caixa aberta (my love) ou a condutores de automóvel sem máscara (FEIJÓ, AGY & MAQUENZI, 2021).

#### **2.3.11.4 A Sobrevivência no Mercado**

Com objectivo de promover a discussão dos resultados de investigação científica sobre a COVID-19 em Moçambique, o Instituto Nacional de Saúde (INS) organizou a segunda Conferência Científica sobre a Pandemia da COVID-19, tendo obtido as seguintes ilações principais (INS, 2021):

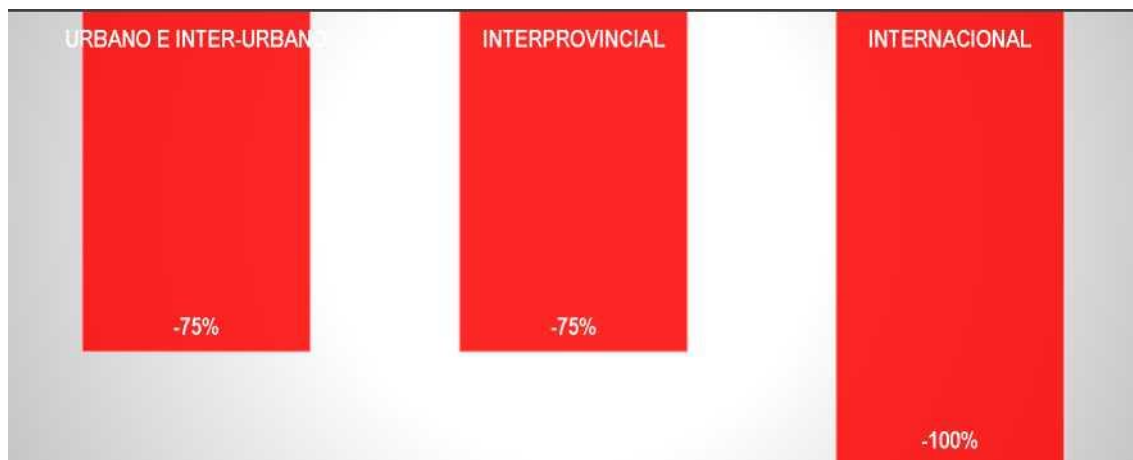
- A COVID-19 deixou sequelas profundas nas nossas vidas, que possivelmente vão ficar por gerações, em termos físicos, psicológicos e emocionais;
- A pandemia da COVID-19 aumentou a solidariedade entre as nações e as desigualdades entre pessoas no que diz respeito ao risco de contrair o vírus e no acesso aos cuidados de saúde;
- A presença da COVID-19 não deve basear-se apenas em aspectos comportamentais, mas também em aspectos estruturais e sistémicos (transporte, água e infra-estruturas de saúde);

Como se poder observar, a questão dos transportes foi considerada estruturante no processo de reflexão sobre combate à pandemia COVID-19, some-se a isto, a necessidade levantada para repensar no investimento para esse sector não considerado prioritário.

Outro factor de âmbito estrutural, relacionado com as características e dinâmicas dos transportes rodoviários na cidade de Maputo foi apontado por Frederico & Matsinhe (2020), e tem a ver com a demanda não satisfeita de utentes dos transportes públicos. Trata-se, portanto, de uma pressão na utilização dos transportes que é alta. Assim sendo, maior parte das pessoas se faz transportar em condições inapropriadas e inseguras por falta de outras opções apropriadas. É por isso que se assiste a uma forma de mobilidade urbana caracterizada pela superlotação dos transportes públicos de passageiros. Outrossim, enquanto a demanda de passageiros é grande na capital do país, a oferta de transporte é bastante limitada, o sistema e mecanismos de regulação insuficientes, favorecendo, por um lado, o florescimento de um ambiente em que os transportadores mal observam o limite máximo de passageiros a transportar por características de viaturas; e, por outro, *“que pessoas aglomerem-se nas terminais e paragens intermédias, potenciando a proliferação de ambientes de alta concentração de pessoas, considerados favoráveis ao aumento de risco de infecção”* (FREDERICO & MATSINHE, 2020 p. 9).

A análise do impacto da COVID-19 no sector de transportes rodoviários de passageiros feitas pela Confederação das Associações Económicas de Moçambique – CTA (2020) indica que a obrigatoriedade dos transportadores colectivos e semicolectivos de passageiros transportar na igualdade do número de lugares disponíveis nos autocarros trouxe impactos negativos nas receitas diárias conforme o gráfico abaixo:

### Gráfico 1- Redução da Receita no Transporte Rodoviário de Passageiros



Fonte: (CTA, 2020).

Conforme a CTA (2020), o sector de transporte rodoviário de passageiro registou uma redução da capacidade de operação o que levou a uma queda das receitas.

Neste sentido, de forma a ultrapassar as dificuldades arroladas, os transportadores urbanos e interurbanos têm adoptado estratégias de sobrevivência que incluem a rotatividade de realização das actividades entre os vários operadores de uma determinada rota. Mesmo assim, o nível de perdas é avultado de acordo com o levantamento feito junto dos operadores e gestores dos transportes em alusão (CTA, 2020).

Diante disso, é inegável afirmar que a COVID-19 teve impactos significativos nas vidas das pessoas, onde a questão de como sobreviver passou a comandar as relações entre os indivíduos, que passaram a adoptar as regras prescritas pelas autoridades como forma de prevenção à doença. O sector dos transportes rodoviários de passageiros é um dos mais afectados pela pandemia, implicando adopção de medidas que possam de facto alavancar o sector e permitir que as pessoas possam circular confortavelmente nos transportes; e, por sua vez, os gestores dos transportes beneficiem de lucros advindo da sua actividade comercial quotidiana.

## **CAPÍTULO III: PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS**

Neste capítulo, descreve-se os métodos e instrumentos empregados para realização da pesquisa científica. Trata-se portanto da fase em que se destacam a explicação da opção pelo procedimento e do delineamento do estudo, amostra, condutas para a colecta de dados, bem como o plano para a análise e discussão dos dados.

### **3.1. Tipo de Pesquisa**

**Quanto à sua natureza** – a pesquisa levada a cabo é do tipo aplicada, que objectiva gerar conhecimentos para aplicações práticas. Isto é, visa essencialmente solucionar problemas específicos (GIL, 2008).

**Relativamente aos objectivos** – utilizou-se o tipo de pesquisa explicativa, que faz análise dos factores que determinaram a ocorrência dos fenómenos e explica o porquê dos resultados obtidos (GIL, 2008).

**Quanta à sua abordagem** – recorreu-se à pesquisa do tipo mista, que faz a combinação entre as particularidades da pesquisa qualitativa e da pesquisa quantitativa. Nesse caso, o estudo foi dividido em duas partes: (i) recolha de dados e respectiva análise estatística e (ii) análise subjectiva da problemática do estudo, assumindo que há aspectos que não são quantificáveis. Além disso, esta combinação de abordagens deriva do facto de oferecerem vantagens quando se trata de estudos em questões sociais ou comunitárias. Outrossim, pelo facto de determinadas questões práticas não aparecerem sempre documentadas. Assim sendo, a combinação de abordagens é defendida e utilizada devido à complexidade do fenómeno social e de outros elementos inerentes ao estudo. Portanto, acreditou-se que neste rumo estavam criadas as possibilidades da investigação empírica, que apresenta resultados muito mais ricos e diversificados (LAKATOS & MARCONI, 1996; MINGERS, 2001).

**Quanto aos procedimentos** – apostou-se no estudo de caso, porque o objecto da pesquisa requer um exame profundo e exaustivo, buscando todos os detalhes atinentes à temática. Assim, o “estudo de caso” incidiu sobre os principais intervenientes da operacionalização dos transportes públicos urbanos rodoviários de passageiros, concretamente na rota Maputo – Matola, designadamente: Município de Maputo e Matola, FEMATRO, Transportes Públicos de Maputo (TPM).

### 3.2. Local de Estudo

A pesquisa realizou-se na Cidade de Maputo e Matola, mais especificamente na rota dos transportes públicos rodoviários de passageiros que circulam entre estas cidades.

**Tabela 5 - População, amostra e amostragem**

<b>Participantes</b>	<b>População</b>	<b>Amostra</b>	<b>Amostragem</b>
<b>Funcionários do Sector de Transportes do Município de Maputo e Matola</b>	20	10	Probabilística – Aleatória simples
<b>Gestores da FEMATRO</b>	5	2	Não probabilística – tipicidade ou intencional
<b>Operadores dos Transportes</b>	15	6	Não probabilística – por acessibilidade ou por conveniência

**Fonte:** Elaborado pela autora

### 3.3. Técnicas e Instrumentos de Recolha de Dados

Como técnicas e instrumentos de colecta de dados, recorreu-se aos seguintes apontados por LAKATOS & MARCONI, 1996; GIL, 2008).

- i. Pesquisa Bibliográfica** – Consistiu no uso do material publicado sobre sustentabilidade dos transportes, sua gestão e sobre os transportes públicos urbanos rodoviários de passageiros que contribuíram para o desenvolvimento do tema, destacando-se: obras científicas, teses, dissertações, relatórios de pesquisa, artigos científicos, jornais e produções científicas disponíveis nas páginas da internet. Ou seja, deu-se maior ênfase aos aspectos estritamente ligados ao objecto de estudo.
- ii. Análise Documental** – analisou-se vários documentos para desvendar as situações peculiares relacionadas com objecto do estudo. Esta técnica incidiu principalmente no quadro legal e programas de transportes públicos na rota Maputo-Matola.
- iii. Observação** – consistiu na colecta de dados através da utilização dos órgãos de sentido para obtenção de determinados aspectos da realidade. Assim, observou-se directamente

a actividade dos transportes de passageiros de 15, 30 e 60 lugares, nos diferentes momentos do dia, examinando aspectos como: cumprimento das rotas e regras de trânsito, estado da viatura, velocidade usada, lotação da viatura e tarifa aplicada.

- iv. Entrevista** – foi feita a fim de obter informações a respeito do objecto de estudo, mediante uma conversação de natureza profissional.

Neste sentido, administrou-se à técnica da entrevista semiestruturada, contendo perguntas abertas e fechadas, considerando que a investigação é composta por um conjunto de questões que são submetidas a pessoas com o propósito de obter informações sobre conhecimentos, crenças, sentimentos, valores, interesses, expectativas, aspirações, temores, comportamento presente ou passado, entre outros.

Importa referir que os dados quantitativos recolhidos serviram para construir uma base de dados, que permitiu alimentar o desenvolvimento do quadro analítico quantitativo a partir de aplicações informáticas existentes como o Microsoft Excel.

### **3.4. Procedimentos de Análise de Dados**

À luz dos objectivos propostos neste estudo, adaptou-se a estratégia de análise dos dados a partir de 4 categorias estabelecidas para facilitar o entendimento, designadamente:

- i.** A Sustentabilidade do negócio de transportes públicos urbanos rodoviários de passageiros na óptica dos Funcionários do Sector de Transportes do Município de Maputo e Matola;
- ii.** O impacto das tarifas aplicadas, frequência horária baixa, superlotação de viaturas, manutenção da viatura, acessibilidade e mobilidade na sustentabilidade dos transportes públicos urbanos rodoviários de passageiros na rota Maputo-Matola;
- iii.** A Sustentabilidade do negócio de transportes públicos urbanos rodoviários de passageiros a partir da estratégia adoptada pelos operadores dos Transportes Públicos da rota Maputo – Matola;
- iv.** Práticas empresariais capazes de reduzir o impacto negativo, ainda, gerarem lucro e sustentabilidade da operacionalização do sistema de transportes.

Assim, a análise dos dados envolveu a codificação, classificação, associação, o cruzamento de informações, e objectivou analisar profundamente e destacar as principais acções, recursos ou descobertas importantes.

### **3.5. Limitações da Pesquisa**

O estudo realizado apresentou limitações quanto à sua população e amostra. Assim, destacam-se as seguintes:

- Questões de tempo e recursos financeiros limitados – não foi possível incluir mais transportadores na amostra; não foi possível, também, inquirir os cobradores, dada a natureza da sua actividade;
- A insuficiência de material bibliográfico relativo ao período definido para o estudo, particularmente na área do transporte rodoviário na rota Maputo – Matola;
- Embora o estudo tenha procurado evidenciar os eventos mais recentes ligados ao tema, alguns aspectos não foram considerados na análise. Destes aspectos, destacam-se todas as decisões tomadas no sector após a realização da análise dos dados recolhidos;
- Outra dificuldade prendeu-se com a obtenção de informação financeira por parte dos operadores de transporte colectivo, quer do sector associativo, assim como por parte das instituições do governo que superintendem a área dos transportes colectivos de passageiros;
- Finalmente enfrentou-se dificuldades relacionadas com a obtenção de dados estatísticos fiáveis sobre o número de actores e recursos envolvidos no sector dada a grande informalidade que caracterizam as operações, mesmo quando fornecidas por entidades oficiais.

Neste sentido, importa referir que os eventuais erros e omissões não só constituem o efeito destas limitações, como também as da própria autora.

### **3.6 Questões Éticas**

Partiu-se do pressuposto de que qualquer pesquisa envolvendo seres humanos deve atender às exigências éticas e científicas fundamentais, e obedeceu-se a esse princípio observando os seguintes elementos (DE ARAÚJO, 2003):

- i. Consentimento livre e informado dos grupos-alvo, tratamento com dignidade, respeito da sua autonomia e defesa em sua vulnerabilidade;

- ii.** Ponderação entre riscos e benefícios, tanto actuais como potenciais, individuais ou colectivos, comprometendo-se com o máximo de benefícios e o mínimo de danos e riscos;
- iii.** Garantir que danos previsíveis serão evitados;
- iv.** Explicar-se-á a relevância social da pesquisa, garantindo a igual consideração dos interesses envolvidos, não perdendo o sentido de sua destinação sócio humanitária ligados à justiça e equidade.
- v.** Não foram revelados os nomes dos sujeitos participantes na pesquisa. Assim sendo, utilizou-se nomes fictícios.

## **CAPÍTULO IV: APRESENTAÇÃO, ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS DADOS**

Neste capítulo, procede-se à apresentação, análise e a discussão dos dados da pesquisa recolhidos através da revisão bibliográfica, análise documental, observação e entrevistas semiestruturadas.

### **4.1. Entrevistas Semiestruturadas**

#### **4.1.1 Entrevista aos Funcionários do Sector de Transportes do Município de Maputo e Matola**

Foram entrevistados 10 Funcionários (4 do sexo feminino e 6 do sexo masculino) do sector de Transportes dos Municípios de Maputo e Matola, sendo 5 para cada instituição, escolhidos através da amostragem probabilista aleatória simples, realizada a partir de um sorteio, onde usou-se uma tabela de números aleatórios para os diferentes departamentos da instituição, designadamente: sector de Planificação e finanças; Desenvolvimento económico local; Ordenamento territorial.

#### **4.1.2 Ambiente e construções; Infra-estruturas urbanas e o Sector de Administração**

Neste sentido, com a informação sobre o tamanho da população, seleccionou-se aleatoriamente o número específico que representa a população de cada área.

#### **4.1.3 Entrevista aos Gestores da Federação Moçambicana das Associações dos Transportadores Rodoviários (FEMATRO)**

Foram entrevistados dois (2) gestores da FEMATRO, ambos do sexo masculino, cuja amostragem não probabilística – tipicidade ou intencional dependeu do critério da pesquisadora. Assim sendo, acredita-se que os dois gestores que constituem amostra são representativos da população usando o bom senso, o que obviamente resulta em economia de tempo e dinheiro. Ademais, compõem uma das partes essenciais que responde à pergunta de partida.

#### **4.1.4 Entrevista aos Operadores dos Transportes Colectivos Rodoviários de Passageiros**

Foram entrevistados seis (6) operadores de transportes da rota Maputo-Matola, cuja amostragem não probabilística – por acessibilidade ou por conveniência dependeu da facilidade de acesso ao grupo-alvo, tendo em conta a disponibilidade dos entrevistados para fazer parte do estudo no intervalo em que durou a recolha de dados.

#### **4.2. Categorias e Indicadores de Análise**

Com base nos objectivos do estudo, adaptou-se a estratégia de análise dos dados a partir de quatro (4) categorias e os seus respectivos indicadores devidamente estabelecidos para facilitar o entendimento da temática. A propósito, Creswell (2010) diz que a abordagem mista deve privilegiar a harmonização entre os dados qualitativos (notas das entrevistas, observação, documentos e arquivos) com dados quantitativos (inquéritos, estatísticas, análise económica). Objectivando providenciar um conhecimento da realidade mais robusto e abrangente.

Neste contexto, o Quadro que se segue apresenta os resultados qualitativos da pesquisa de campo.

**Quadro 3 - Categorias e Indicadores de Análise**

Categorias	Indicadores	Assunto/Área
iii. A Sustentabilidade do negócio na óptica dos Funcionários do Sector de Transportes dos Municípios de Maputo e Matola	Fiscalização na via pública e dentro dos autocarros	Sustentabilidade dos Transportes Colectivos Urbanos Rodoviários de Passageiros na Rota Maputo-Matola no período compreendido entre 2016 e 2022
	Facilidade de receber reclamações e sugestões	
	Papel dos Municípios	
	Desafios e constrangimentos	
	Formas de investimento	
iv. O Impacto das Tarifas Aplicadas	Frequência do horário de trabalho	
	Superlotação de viaturas	
	Manutenção das viaturas	
	Acessibilidade e Mobilidade	
	Rácio trabalhador/autocarro	
	Estrutura económica e financeira	
v. A sustentabilidade do negócio de transportes a partir da estratégia adoptada pelos operadores	Quantidade de autocarros em circulação	
	Respeito pela lotação dos autocarros	
	Existência de indicação de horários e trajectos nas paragens	
	Campanhas ou programas para atrair os passageiros a viajarem	
vi. Práticas empresariais sustentáveis	Gestão do pessoal e do negócio	
	Geração de lucros	
	Gestão eficiente	
	Manutenção dos autocarros	
	Gestão associativa	

Fonte: Elaborado pela autora

### 4.3. Análise e Discussão Quantitativa

Em 2017, o Governo concebeu um projecto de aquisição de 300 autocarros para serem alocados ao sector privado<sup>23</sup>. Tratou-se de uma compra virada essencialmente à área do Grande Maputo (Maputo, Matola e as vilas municipais de Boane e Marracuene), embora uma parte contemplasse todos os maiores centros urbanos do país. Assim, este lote de compra serviu como ponto de partida das análises representadas abaixo, por constituírem fonte de dados mais partilhada pelos gestores do sector público e privado.

**Tabela 6 - Análise da Viabilidade Económica e Financeira do Negócio de Transportes Rodoviários de Passageiros Considerando a Tarifa de 12.00 (ano 2018 a 2019) e 15.00 (2020 a 2022) Meticais Aplicada na Rota Cidade de Maputo - Cidade da Matola.**

<b>PRESSUPOSTOS DA ANÁLISE</b>	<b>2018-2019</b>	<b>2020-2022</b>
Taxa de juros Comercial (Meticais)	29.5%	
Taxa anual de Amortização do Autocarro	20.0%	
Preço do gasóleo	53.50	
Taxa de comparticipação	0%	
Contribuição Industrial	32%	
Taxa de Cambio USD/MZN	60.00	
Período de amortização da dívida (em anos)	5	
Lotação do Autocarro	70.00	
Quantidade de autocarros	1.00	
<b>Tarifa em Meticais</b>	<b>12.00</b>	<b>15.00</b>
Imposto de Valor Acrescentado (IVA)	17.0%	
Dias da semana de trabalho	6.00	
Meses de trabalho no Ano	12.00	
Custo de Manutenção até 150.000 Km	0	
Ciclo de vida do projecto (Anos)	5	

<sup>23</sup> Aquisição de 300 autocarros para transporte urbano pelo Governo. Disponível em <https://www.portaldogoverno.gov.mz/por/Imprensa/Noticias/Governo-investe-na-aquisicao-de-300-autocarros-para-transporte-urbano>. Acesso 24/10/2021.

Como se pode ver na tabela acima, a análise da Viabilidade Económica e Financeira do negócio de transportes rodoviários de passageiros considerando a tarifa de 12.00 (ano 2018 a 2019) e 15.00 (2020 a 2022) meticais aplicada na rota cidade de Maputo - cidade da Matola constatou que o mais adequado para obtenção de retorno de investimento é aplicar a tarifa de 15 meticais por passageiro.

**Tabela 7 - Viabilidade Económica Financeira do Negócio Considerado os Pressupostos de Análise e Período de Investimento e de Reembolso**

<b>ORIGENS E APLICAÇÃO</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
<b>Receitas</b>	<b>0</b>	<b>4,165,668.00</b>	<b>4,165,668.00</b>	<b>4,749,030.00</b>	<b>4,749,030.00</b>	<b>4,749,030.00</b>
<b>Custos de Exploração</b>	<b>0.00</b>	<b>3,322,805.76</b>	<b>3,348,488.81</b>	<b>3,374,480.55</b>	<b>3,400,759.12</b>	<b>3,439,283.69</b>
Comb/lubrificantes	0.00	1,632,305.76	1,648,628.81	1,665,115.10	1,681,766.25	1,698,583.91
Salários	0.00	791,000.00	798,910.00	806,899.10	814,968.09	835,342.29
Manut/Reparação	0.00	594,000.00	594,000.00	594,000.00	594,000.00	594,000.00
Comunicações	0.00	4,400.00	4,510.00	4,622.75	4,738.32	4,856.78
Seguro	0.00	230,400.00	230,400.00	230,400.00	230,400.00	230,400.00
Parqueamento	0.00	36,000.00	36,360.00	36,723.60	37,090.84	37,461.74
Sub/Alimentação	0.00	31,200.00	31,980.00	32,779.50	33,598.99	34,438.96
Fardamento	0.00	3,500.00	3,700.00	3,940.50	4,196.63	4,200.00
Amortizações	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Imp/simplificado (3%)	0.00	124,970.04	124,970.04	142,470.90	142,470.90	142,470.90
<b>Saldo</b>						
<b>Anual</b>	<b>0.00</b>	<b>717,892.21</b>	<b>692,209.15</b>	<b>1,232,078.55</b>	<b>1,205,799.98</b>	<b>1,167,275.41</b>
<b>Acumulado</b>	<b>0.00</b>	<b>717,892.21</b>	<b>1,410,101.35</b>	<b>2,642,179.90</b>	<b>3,847,979.88</b>	<b>5,015,255.29</b>

**Fonte:** Adaptado pela autora com base no estudo desenvolvido pelo FTC (2017)

Os dados da tabela acima indicam que o custo de exploração dos transportes em 2018 é menor em relação ao custo do ano de 2022, o mesmo acontece com as receitas do negócio. Assim, o operador privado com a tarifa de 12.00MT e 15.00MT consegue resultados positivos se não constituir amortizações e reintegrações, valor que lhe permite contribuir para pagar o autocarro e para bilhética conforme apontou (FTC, 2017), considerando a representação abaixo:

**Tabela 8: Custos Internos de Operação em Meticais**

	Quantidades	Remuner Meticais/Mês	Ano 2018	Ano 2019	Ano 2020	Ano 2021	Ano 2022
<b>Proprietário</b>	1	35,000.00	455,000.00	459,550.00	464,145.50	468,786.96	480,506.63
<b>Motoristas</b>	2	10,000.00	240,000.00	242,400.00	244,824.00	247,272.24	253,454.05
<b>Cobreadores</b>	2	4,000.00	96,000.00	96,960.00	97,929.60	98,908.90	101,381.62

**Fonte:** Compilado pela autora com base no estudo desenvolvido pelo FTC (2017)

Os dados da tabela acima indicam que os custos internos de operação nos anos 2018 a 2022 são maiores se forem feitos de forma individual. Diante do exposto, é possível constatar que a estratégia de gestão associativa facilita aquisição de qualquer meio de transportes de passageiros que seja da iniciativa do Estado, pelo facto do Governo considerar que quanto mais organizados em grupos e associações, melhor é o controlo e responsabilização. Contudo, o fim do operador privado na sua actividade empresarial é gerar lucros como afirmou Pérez-Niño (2014), Mas com o sistema de trabalho de cooperativa, este não só desaparece como o benefício é distribuído por igual com esforços diferentes.

Neste sentido, o trabalho em cooperativa tende a ganhar espaço no mercado com o passar do tempo porque o cooperativismo como uma união de trabalhadores que buscam pelo mesmo objectivo é a melhor condição de trabalho. Assim, os trabalhadores se unem de forma voluntária em torno de uma organização que acreditam representar seus interesses, onde todos são donos, para suprir suas necessidades e garantir maior autonomia e acúmulo de capital.

#### **4.4. Análise e Discussão Qualitativa**

As entrevistas feitas aos três grupos considerados pelo estudo como sendo intervenientes-chaves para sustentabilidade do negócio de transportes colectivos rodoviários de passageiros na rota Maputo-Matola produziram os resultados que se destacam:

#### **4.5. A Perspectiva dos Funcionários do Sector de Transportes do Município de Maputo – Matola**

Neste prisma, interessa a pesquisa compreender de forma sistemática a visão dos representantes estatais enquanto gestores da coisa pública, líderes do processo de elevação da

qualidade de vida dos munícipes da cidade, com a missão de criar um ambiente atractivo aos investimentos e à geração de emprego, melhoria na prestação de serviços, da mobilização dos munícipes e da acção coordenada entre os diversos intervenientes do sector de transportes colectivos rodoviários de passageiros.

Quando questionados sobre a *aplicação das políticas, leis e regulamentos de transportes rodoviários visando o desenvolvimento autárquico*, pelo que a resposta seguinte representa as outras respostas:

*“Nós temos um conjunto de leis, políticas e regulamentos capazes de promover o desenvolvimento das cidades, contudo, nota-se fraca fiscalização da implementação por ser uma actividade que consome muitos recursos financeiros e temos poucos técnicos para o efeito”* (Funcionário do CMC-Maputo).

*“As leis são bem elaboradas, mas na hora de aplicação cada funcionário pensa da sua maneira, pior no campo onde não há quem garante fiscalização da aplicação da lei”* (Funcionário do CMC-Matola).

Como se pode observar, as respostas foram claras e objectivas, centrando-se essencialmente nas questões relacionadas com existência de quadro político legal favorável, pecando apenas no seguimento e implementação. Uma constatação também apurada por Matos (2011, apud Barros, 2016 p. 236) que estabeleceu características, responsabilidades e perspectivas dos diferentes actores face a política dos transportes colectivos de passageiros. Assim sendo, o governo deve garantir transporte público organizado, satisfação das exigências dos passageiros, deveres e direitos fixados na lei; diminuir problemas de trânsito e promover a competitividade.

Como se pode inferir, o sentimento dos funcionários em relação ao serviço prestado na garantia da aplicação dos instrumentos normativos é de insatisfação. Por um lado, está relacionado com a falta de recursos humanos capazes de suprir a demanda; e, por outro, com as condições de trabalho e relacionamento com os usuários. Assim sendo, podemos afirmar que os funcionários concordam com a perspectiva dos usuários segundo a qual a qualidade do serviço prestado precisa de melhorias substanciais, o que passa pelo investimento na frota, infra-estruturas, controlo (encurtamento de rotas) e formas de tratamento.

Outra pergunta colocada aos funcionários foi sobre *os índices de encurtamento de rotas, suas motivações e sua influência na sustentabilidade do negócio* considerando todos custos de operação. Basicamente, todas as respostas reconhecem a existência desta prática ilegal, que se tornou comum entre os transportadores de semicolectivos, praticamente em todas as rotas onde operam. Parte dos entrevistados realçou que realizam trabalhos em coordenação com a FEMATRO no sentido de fiscalizar a actividade para identificar os infractores e reduzir a prática, reconhecendo a dificuldade de eliminar devido ao problema recorrente (recursos humanos), como se pode ver no depoimento a seguir:

*“O encurtamento de rotas já atingiu um nível em que somente as estruturas municipais e associações não são capazes de fazer face ao problema, é necessário que os passageiros façam a denúncia desta prática e se aposte na sensibilização dos operadores para cumprirem com as rotas indicadas”* (Funcionário do CM-Matola).

*“O encurtamento de rotas é ilegal, mas já tornou-se comum entre os transportadores de semicolectivos de passageiros em todas as rotas do Município de Maputo. Acho já não é possível travar esse mal sozinhos porque a cidade é grande”* (Funcionário do CM-Matola).

Com base nos dados apontados, pode-se recorrer à constatação de Santos & Silva (2017), que consideram a sustentabilidade empresarial como um modelo de negócio que se aplica de forma holística, possibilita um equilíbrio financeiro, a preservação do meio ambiente e práticas sociais que estimulam o desenvolvimento de uma sociedade. Isto é, o encurtamento de rotas do transporte público pode até beneficiar o operador a curto prazo, mas não é sustentável a longo prazo por não assumir os três pilares necessários para a sustentabilidade empresarial: Económico, Social e Ambiental.

Neste sentido, o Conselho Municipal de Maputo e o da Matola, assim como as associações devem promover diálogos entre si e o operador na identificação dos infractores, fiscalização das actividades e em caso de incumprimento deve-se aplicar multas pesadas aos operadores de transportes rodoviários de passageiros. Por sua vez, para melhor colaboração, os passageiros devem denunciar esta prática constantemente e receber atendimento personalizado. Outrossim, a fiscalização deve evitar as chamadas “ligações” (pagar o dobro do valor de bilhete no percurso que corresponde ao pagamento de um bilhete).

#### **4.6. A Perspectiva dos Gestores da Federação Moçambicana das Associações dos Transportadores Rodoviários (FEMATRO)**

As entrevistas levadas a cabo para este grupo, articuladas com a revisão da literatura ou referencial teórico empregada nesta dissertação, permitiram alcançar uma série de resultados consideráveis, conforme são apresentadas a seguir:

- Os gestores da FEMATRO são responsáveis pelo planeamento e direcção do trabalho do grupo de associações, monitorando o trabalho e tomando medidas correctivas quando necessário;
- O aumento do tráfego rodoviário entre o percurso Cidade de Maputo e Matola constitui um entrave nos planos para as empresas melhorarem o seu desempenho, facto que faz com que a circulação rodoviária não incentive a utilização dos transportes colectivos de passageiros. Assim sendo, existem determinados períodos em que os transportadores não conseguem lotar as viaturas devido à falta de clientes. Esta abordagem responde em parte à questão relacionada com a tarifa que mais garante lucro aos transportadores, porque quanto mais passageiros estiverem no autocarro, mais dividendos os transportadores vão obter;
- O transporte rodoviário colectivo de passageiros na rota Maputo-Matola é conotado para as camadas da população mais pobres pelas suas características e natureza. As frotas utilizadas estão quase, obsoletas, apresentam um serviço de manutenção inadequado, entre outros problemas que fazem deteriorar a imagem do negócio, e que, conseqüentemente, influenciam na sua sustentabilidade. Sobre este aspecto, Nathan Associates (2006) salienta que maior parte dos moçambicanos não possui viatura própria e tem pouca ou quase nenhuma expectativa de um dia ter um carro na vida. Eles são maioritariamente dependentes dos transportes públicos, principalmente os autocarros que servem para fazer deslocações no seu quotidiano;
- Os entrevistados apontam como solução para o problema da manutenção deficiente a aquisição de autocarros modernos e cómodos, e que no processo de sua aquisição contemplassem o estabelecimento de centros regionais de manutenção para garantir o fornecimento de peças sobressalentes a qualquer momento do ano;
- As tarifas aplicadas actualmente não compensam os custos de operação dos transportadores, pior ainda no contexto da COVID-19, onde as medidas restritivas

tiveram impacto negativo nos lucros. Outrossim, as medidas aumentaram a insustentabilidade económica dos transportadores conforme já constatado por Feijó, Agy & Maquenzi (2021);

- Os entrevistados argumentam que a implementação das medidas restritivas pelo Governo no sentido de combater a pandemia da COVID-19 reinstalou uma crise de transporte na área metropolitana de Maputo. Como consequência disso, os efeitos da COVID-19 fizeram soar o alarme sobre a insustentabilidade do sistema de transporte urbano na cidade de Maputo e Matola. Assim, *“revela-se incapaz de garantir a mobilidade das populações em condições de segurança e de saúde pública. Não há quem aguente uma crise de crises”* (referiu um dos gestores);
- A solução para garantir sustentabilidade na opinião dos nossos entrevistados é aumentar mais 5MT no tarifário por bilhete de viagem nos actuais 12MT a 18MT que se cobra por viagens na rota em alusão. Assim, a FEMATRO acredita que um reajustamento dos preços dos transportes pode acabar com a incerteza em relação à viabilidade económica da actividade. Outra forma referida foi em relação às compensações que os transportadores devem receber pelos seus serviços prestados, uma vez que, a tarifa não é sustentável. Está última opção parece colher simpatia do Governo para eliminar possíveis greves dos transportadores.
- Durante a crise vivida no período da COVID-19, os transportadores organizados em cooperativa reclamam da morosidade no processo de compensação aos transportadores, e a implementação do subsídio ao passageiro prometida pelo Governo para ajudar a suprir a crise, devido a subida do preço dos combustíveis. Realçam que caso não seja efectivado como prometido pelo executivo, poderão agravar a tarifa de transporte.

#### **4.7. A Perspectiva dos Operadores dos Transportes Colectivos Rodoviários de Passageiros**

Em concordância com a pergunta de pesquisa, que procura entender a estratégia que pode *“agregar valor”* aos serviços dos operadores na rota em estudo, submeteu-se a entrevistas, os executores terminais de transportes semicolectivos de passageiros da Cidade de Maputo e Matola, tendo sido obtidos resultados desafiantes ao sector de transportes rodoviários como um *“todo”* que se destacam no Quadro abaixo:

**Quadro 4 - Relação dos problemas, impactos e variáveis desafiadores ao sector de transportes rodoviários na óptica dos operadores**

PROBLEMAS	IMPACTOS	VARIÁVEIS
Congestionamento	Aumento de gastos	Tempo, Custos
Encurtamento de rotas	Aumento de lucros	Tempo, Custos
Falta de transportes nas horas de ponta	Aumento de gastos	Tempo, Custos
	Diminui lucros	Desconforto, Agitação
Transporte não digno	Diminui lucros	Conforto, Conveniência
Acidentes	Aumenta gastos	Segurança/Insegurança
Falta de parques de estacionamento nas cidades	Aumento de gastos	Tempo, Custo
	Punição	Insegurança
Desperdiço de tempo	Aumento de gastos	Tempo, Custos
	Diminui lucros	Conveniência
Poluição	Saúde pública	Insegurança

**Fonte:** Compilado pela autora com base em Federhen (2018)

As entrevistas e observação simples aprofundaram os factores ilustrados no Quadro acima, cujas questões “*relação entre os operadores de transportes e os fiscalizadores do Conselho Municipal, receita diária exigida pelo proprietário da viatura, horário e sustentabilidade do trabalho na rota do estudo*” produziram respostas que analisadas nos remetem às seguintes indicações:

- Excesso de fiscalização da policial municipal pode ter efeitos negativos na relação destes, uma vez que a cada paragem (solicitada pela polícia municipal), os operadores, mesmo tendo todos os documentos em dia, devem entregar algum dinheiro aos agentes fiscalizadores para garantir circulação tranquila. Este comportamento revela a grande corrupção que se instalou e se naturalizou na prática dos serviços de transportes de passageiros. Nathan Associates (2006), Stacciarini & Da Silva (2018) afirmam que é papel do Estado melhorar a aplicação das leis do sector de transportes de passageiros, visando aperfeiçoar a segurança, reduzir o congestionamento, aliviar os engarrafamentos de trânsito e prevenir práticas de corrupção nas estradas. A FEMATRO contribui também nesse processo de fiscalização alocando fiscais das suas associações em todas as rotas do Município de Maputo e Matola;
- Sobre a relação receita diária e encurtamento de rotas, os operadores entrevistados afirmaram que é uma prática necessária para garantir lucros, uma vez que a receita

diária é insustentável olhando para os custos de operação e considerando o impacto da COVID-19 nas receitas devido às medidas restritivas. Afirmam ainda que a única maneira rápida de eliminar a tendência é alterar a tarifa de transporte. Outras saídas apontadas são: introdução de mais e melhores carros para o transporte semicolectivo, introdução da política de um único ponto de fiscalização em cada rota e a criação de um espaço onde os operadores tenham facilidade de expor livremente os seus problemas e opiniões relacionadas com a actividade que exercem;

- Questionados sobre a *coordenação entre a polícia municipal, de trânsito e os fiscais das associações*, os operadores foram peremptórios em afirmar que existem fiscais e agentes da polícia nas suas rotas, mas a sua actuação é, muitas vezes, descoordenada. Isto implica para os operadores ter dinheiro para subornar os agentes em cada paragem solicitada por qualquer um dos fiscalizadores, o que, no final o prejuízo cairá sempre aos operadores.
- Os acidentes rodoviários têm vindo a subir e com consequências desastrosas no país, facto que preocupa também os operadores dos transportes rodoviários de passageiros na rota Maputo-Matola. O envolvimento deles (transportadores) nos acidentes é praticamente comum. Do resultado da entrevista pode-se constatar que no quesito segurança rodoviária, principalmente sobre os acidentes de viação, na rota cidade de Maputo-Matola, as autoridades governamentais e policiais apontam muito o factor humano como sendo o principal responsável pelos acidentes. Enquanto, os transportadores apontam como principais factores de sinistralidade o desrespeito das regras de trânsito por parte dos peões e alguns, excesso de velocidade, ultrapassagens irregulares dos condutores visando alcançar a receita diária mais rápido possível. Outros apontaram como causas a condução em estado de embriaguez, má circulação e travessia de peões, deficiência mecânica dos veículos, deficiente sinalização das vias públicas e transporte de passageiros em automóveis inadequados para o efeito. Estes relatos revelam o quão desafiador é desenhar e implementar estratégias para fazer face aos acidentes de viação na rota em alusão e quiçá no país como um todo.

## **CAPÍTULO V: CONCLUSÕES E SUGESTÕES**

Nesta secção, constam as conclusões do estudo sobre a Sustentabilidade dos Transportes Públicos Urbanos de Passageiros na rota Maputo – Matola, no período de 2016 a 2022, e são apresentadas as sugestões para os diferentes sectores.

### **4.1 CONCLUSÕES**

Terminada a análise constatou-se que as questões como a fiscalização, tarifas, encurtamento de rotas, tipo de frotas, custos de manutenção, infra-estruturas, medidas restritivas, congestionamento, agudizaram, por um lado, o relacionamento dos intervenientes desta actividade de transportes de passageiros; e, por outro, contribuem em grande medida para a insustentabilidade da actividade numa perspectiva empresarial.

A análise da viabilidade económica da actividade de transportes de passageiros, considerando a comparticipação do Governo na aquisição dos autocarros, permitiu observar que o negócio é viável, mas as opiniões dos intervenientes-chaves revelou que existem factores não considerados (como por exemplo a pandemia da COVID-19, indisciplina dos operadores, a corrupção) que colocam esta actividade em constante crise. Outrossim, embora exista a FEMATRO, que em princípio, organiza associação dos transportadores rodoviários, o exercício da actividade dos semicolectivos encontra-se desorganizada.

Empregou-se a Visão da Teoria de Stakeholders para compreender as expectativas dos gestores da FEMATRO, sua prestação de contas para o Estado, através da administração do dinheiro público investido na compra de autocarros de transporte de passageiros. Esta teoria permitiu revelar como as empresas de transportes rodoviários se relacionam com a sociedade. Do mesmo modo, para entender a direcção, organização, estrutura organizacional, função administrativa e as funções da gestão recorreu-se à Teoria Clássica da Administração, que se revelou importante na análise da eficiência dos serviços prestados pelos gestores e operadores de transportes colectivos rodoviários de passageiros na rota Maputo-Matola. Assim, constatou-se que não parece existir uma visão estratégica que aborde de forma clara e objectiva a solução dos problemas da eficiência dos serviços de transporte na rota do estudo.

A partir da abordagem metodológica mista que conciliou os dados quantitativos e qualitativos das entrevistas, revisão bibliográfica, de documentos ou arquivos e a observação, permitiu confirmar a hipótese 1, que indica que o desajustamento das tarifas cobradas e do aumento sistemático dos custos de operação dos autocarros, a actividade de transportes públicos urbanos de passageiros não tem sido sustentável para os operadores da rota Maputo – Matola;

Neste sentido, a presente dissertação representa apenas o primeiro passo para compreensão do objecto de estudo, o que se sugere a necessidade de se continuar com pesquisas similares e explorar tópicos de forma mais aprofundada em alguns dos temas abordados nesta pesquisa. Ademais, serve de base para futuras pesquisas relacionadas com a sustentabilidade dos transportes colectivos rodoviários de passageiros em qualquer rota do país.

## **4.2 SUGESTÕES**

### **4.2.1 Sugestões ao Sector de Transportes do Município de Maputo e Matola**

- Tornar acessíveis as políticas e os regulamentos de transportes colectivos rodoviários de passageiros aos gestores das associações e operadores no acto do licenciamento e formações, para que conheçam os seus direitos e deveres;
- Privilegiar o diálogo entre os gestores das associações, operadores de transportes, visando o levantamento das principais necessidades e possíveis soluções;
- Envolver o sector privado na concessão de rotas aos novos operadores de autocarros;
- Melhorar as infra-estruturas que necessitam de uma intervenção urgente visando facilitar a acessibilidade e mobilidade;
- Reactivar a rede que permite a circulação do transporte público na via única para que não ponha em causa a circulação de outros tipos de viaturas;
- Desenvolvimento de um modelo de tecnologia para aprimorar a gestão de frotas e rotas, minimizando a necessidade de acções em campo;

- Maior e melhor divulgação sobre a possibilidade de aumento das tarifas de transporte e para que os utentes comecem a familiarizar-se.

#### **4.2.2 Sugestão para os Gestores da FEMATRO**

- A modificação de pequenas associações de transportadores rodoviários em grandes cooperativas, com funções e responsabilidades bem definidos, contratos formais para os seus colaboradores;
- Maior e melhor divulgação sobre a possibilidade de aumento das tarifas de transporte e para que os utentes comecem a familiarizar-se;
- Garantir a manutenção periódica dos autocarros;
- Sensibilizar os operadores para evitar o encurtamento de rotas;
- Orientar os operadores para explorar a rota de acordo com as capacidades do autocarro e da sustentabilidade da via.

#### **4.2.3 Sugestão para os Operadores de Transportes Colectivo de Passageiros**

- Criação de um sindicato dos condutores e cobradores de bilhetes de transportes para ser responsável pelos direitos e deveres dessa classe.
- Maior e melhor divulgação sobre a possibilidade de aumento das tarifas de transporte e para que os utentes comecem a familiarizar-se;
- Evitar o encurtamento de rotas e cobranças ilícitas aos utentes, privilegiando a comunicação com as autoridades sobre qualquer reivindicação;
- Explorar a rota de acordo com as capacidades do autocarro e da sustentabilidade da via.

## 5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Agustinho, A. G. S. (2014). *Sustentabilidade Empresarial: uma análise das consequências na estrutura de custos*. Lisboa: ISG.

Almeida, A. F. (2016). *Teoria Geral da Administração*. Codó, disponível em <https://educapes.capes.gov.br/bitstream/capes/206298/2/Apostila%20Introdu%C3%A7%C3%A3o%20a%20Administra%C3%A7%C3%A3o.pdf>. Acesso 18/10/2020.

António B (2021). *A COVID-19 e suas implicações na governação municipal em Moçambique: um estudo de caso a partir do município de Gondola*: Desafios para Moçambique 2021, IESE.

Azevedo, L. (2003). *Manual para acessibilidade aos prédios residenciais da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro.

Azevedo A. F. S. R; Zanforlin G. M; Costa W. S; Rodrigues L. M. M. Araújo L. R. (2020). *Gestão Sustentável dos Negócios*. FIEMG.

Barros, J. G. (2016). *Um estudo de avaliação das políticas públicas de transporte rodoviário de passageiros e o seu impacto na promoção do desenvolvimento socio-económico em Moçambique – O caso da província de Nampula* (Tese de doutoramento) Universidade de Lisboa, Lisboa, Portugal.

Borges, R. C. N. (2006). *Definição de Transporte Coletivo Urbano*. Brasília: Câmara dos Deputados.

Braga, A. S. (2014). *Análise do processo de gestão de sistema de transporte público coletivo de regiões metropolitanas – estudo dos casos de Recife e Belo Horizonte*. Belo Horizonte: UFMG.

Cardoso, C. E.P. (2006). *Acessibilidade: alguns conceitos e indicadores*. Revista dos Transportes Públicos – ANTP. p. 1-5..

da COVID-19 em Moçambique

Chiavenato, I. (1999). *Gestão de pessoal: o novo papel dos recursos humanos nas organizações*. 13.ed. Rio de Janeiro: Campus.

Chiavenato, I. (2000). *Introdução à Teoria geral da Administração*. 6.ed. Rio de Janeiro: Campus.

Coral, E. (2002). *Modelo de Planejamento Estratégico para Sustentabilidade Empresarial* (Tese de doutoramento). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

CONFEDERAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES ECONÓMICAS DE MOÇAMBIQUE – CTA (2020). *Análise do Impacto da COVID-19 no Sector de Transportes*. Maputo, CTA.

Costa, B. S. L. M. (2019). *Um Estudo sobre a Sustentabilidade*. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais.

Comissão da União Africana (2017). *Dissertação sobre o Transporte: Disponibilização de Transporte Sustentável para a concretização da Agenda 2063 da UA – Transporte reforça a Economia e a Sociedade de África*. União Africana – IE21643 – 146/146/40/12.

Couto, D. M (2011). *Regulação e controle operacional no transporte coletivo urbano: estudo de caso no município de Belo Horizonte/MG. 2011. 249 f.* Dissertação (Mestrado em Geotecnia e Transportes) – Escola de Engenharia, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.

Creswell, J. W. (2010). *Projeto de pesquisa métodos qualitativo, quantitativo e misto*. In *Projeto de pesquisa métodos qualitativo, quantitativo e misto*. Artmed.

De Araújo, L. Z. S. (2003). *Aspectos éticos da pesquisa científica*. *Pesqui. Odontol. Bras.* 17 (suppl 1). <https://doi.org/10.1590/S1517-74912003000500009>

Dias, K. R. et all (2017). *Árvore problema como ferramenta para problematizar realidade local em planejamento participativo para projeto de desenvolvimento rural*. Vol. 13, N° 1.

Eboli, L., & Mazzulla, G. (2010). *How to capture the passengers' point of view on a transit service through rating and choice options*. *Transport Reviews*, 30(4), 435–450.

Federhen, A. K. (2018). *Avaliação da possibilidade do uso de sistemas “partilha de viagem” como forma de transporte alternativo nas cidades de Maputo e Matola*. Dissertação (Mestrado em Gestão Empresarial). Universidade Eduardo Mondlane – Faculdade de Economia.

Feijó, J; Agy, A. R e Maquenzi, J (2021). *Transporte rodoviário de passageiros na cidade de Maputo. Primeira avaliação da implementação de medidas de prevenção do COVID-19*: OMR.

Ferreira, D.; Silva, P., Silva, A. (2013). *Impactos dos modos de transporte sustentáveis em instituições de ensino superior - o caso do instituto Politécnico de Leiria*. Instituto Politécnico de Leiria, Escola Superior de Tecnologia e Gestão: Leiria

Frederico M. e Matsinhe C. (2020). *Resistência à adoção das medidas de prevenção da COVID-19 em Moçambique*: Maputo, Centro de Estudos Africanos – CEA.

Freeman et al. (2010). *Stakeholder theory: The state of the art* Cambridge University Press. Disponível em <https://doi.org/10.1017/CBO9780511815768>. Acesso 24/01/2021.

FUNDO DE TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES (FTC) (2015). Estudo da Tarifa de Transporte de Passageiros Cidades de Maputo e Matola. Maputo, 21 P.

Gil, A. C. (2008) *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 6. ed. - São Paulo: Atlas.

Goto, M. (2000). *Uma análise de acessibilidade sob a ótica da equidade - o caso da Região Metropolitana de Belém*. São Carlos. Dissertação (Mestrado): Universidade de São Paulo.

Grupo do Banco Africano de Desenvolvimento – GBAD (2014). *Transporte em África: Intervenção e Resultados do Banco Africano de Desenvolvimento para a Última Década – Relatório de Avaliação Resumido*: IDEV.

Handy, S. L. (1992). *Regional versus local accessibility. Neo-tradicional development and its implications for non-work travel*. *Built Environment*, v. 18, n. 4, pp. 253-267.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA – INE (2021a). *Estatísticas dos Transportes e Comunicações*. Maputo: INE. 27 p.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA – INE (2021b). [População Moçambicana para 2021. Maputo: INE.](#)

INSTITUTO NACIONAL DE SAÚDE – INS (2021). *Relatório da II Conferência Científica Sobre a COVID-19*. Marracuene, INE.

Lakatos, E. M.; Marconi, M. DE A. (1996). *Metodologia do trabalho científico*. São Paulo: Atlas.

- Lima J. (1995). *Qualidade em serviços de transportes: conceituação e procedimento para diagnóstico*. 1995. 223 f (p. 223). Tese (Doutorado em Engenharia de Transportes) – Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Lima, et al (2020). *Transporte público e COVID-19. O que pode ser feito?* Rio de Janeiro. Centro de Estudos em Regulação e Infraestrutura da Fundação Getúlio Vargas (FGV CERJ).
- Leinberger, C.; Rodriguez, M. (2016). *Foot Traffic Ahead: Walkable Urbanism in America's Largest Metros*. Washington, DC: The George Washington University Center for Real Estate & Urban Analysis.
- Lopes, D. E. S. et al (2014). *Transporte Rodoviário e Seus Impactos no Cenário Logístico Atual*. SEGT.
- MAEFP (2017). *Estratégia de Promoção de Desenvolvimento Autárquico e Urbano*. Ministério de Administração Estatal e Função Pública. Direcção Nacional de Desenvolvimento Autárquico. Projecto Cidades e Mudanças Climáticas - Componente 1. Maputo.
- Mapote, W. (2022, Junho 14). *Municípios de Maputo desafiam novo ministro a resolver problema de transporte urbano*: VOA. Recuperado de <https://www.voaportugues.com>.
- Machanguana C. A. (2020). *A Governança dos Transportes Públicos Urbanos em Moçambique: estudo de caso da Empresa Municipal de Transportes Rodoviários de Maputo, EMTPM, E.P., na Área Metropolitana de Maputo*. Lisboa: Universidade de Lisboa.
- Mikhailova, I. (2004). *Sustentabilidade: Evolução dos Conceitos Teóricos e os Problemas da Mensuração Prática*. Revista Economia e Desenvolvimento, n° 16.
- Magalhães, M. T. Q. (2014). *Definição de transporte: uma reflexão sobre a natureza do fenómeno e objeto da pesquisa e ensino em transportes*. v. 22, n. 2. ISSN: 2237-1346. p. 1-11.
- Magalhães, M.; Aragão, J.; Yamashita, Y. (2013). *Definições formais de mobilidade e acessibilidade apoiadas na teoria de sistemas* de Mário bunge.
- Mabucanhane, N. (2018). *Repensando o modelo dos transportes públicos urbanos de passageiros: um olhar à gestão da demanda nas cidades de Maputo e Matola*. Revista brasileira de geografia económica. Ano VII, número 13.

- Matos, A. (2011), *Perspectivas e Desafios para o Desenvolvimento do Transporte Público Urbano de Passageiros nos Municípios das cidades de Maputo e Matola*, Ruth Associação Rede para a Advocacia e Lobby Social Uthende, Maputo, Dezembro/2011.
- Mendonça, I. N. (2014) *Mobilidade urbana na área metropolitana de Maputo: análise dos órgãos de gestão do planeamento e mobilidade urbana, arranjos institucionais e insumos para a sua efectiva articulação*. Journal of Transport Literature, vol. 8, n. 2, pp. 244-270.
- Mingers, J. (2001), *Combining IS Research Methos: Towards a Pluralist Methodology in Information Systems Research*, Vol.12, N° 3, September 2001, pp.240-259.
- Miquidade, A. A. (2018). *Morfologia Urbana da Matola: Tendências de Crescimento da Cidade* (Dissertação de Mestrado). Universidade do Porto, Portugal.
- Nathan Associates (2006). *Política dos transportes urbanos para o Grande Maputo*: Agencia Internacional dos Estados Unidos para Desenvolvimento (USAID). 11 p.
- OPAS (2021). Histórico da pandemia de COVID-19. Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS). Disponível em: <https://www.paho.org/pt/covid19/historico-da-pandemia-covid-19>. Recuperado 10/10/2021.
- Pedersen, P. O. (2001). *Freight transport under globalisation and its impact on Africa*". *Journal of Transport Geography*. 9 (2), 85-99.
- Pinto, C. C. G. (2006), *Autorepresentação e heterorepresentação dos condutores de veículos automóveis ligeiros, contributo para a compreensão da guerra civil rodoviária em Portugal*, Universidade Técnica de Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.
- Pires, G. (2007). *Agôn, Gestão do Desporto, O jogo de Zeus*. Porto: Porto Editora, LDA.
- Pinheiro P. J. Barreto P. (2013). *Gestão de transportes urbanos Coletivos – utilização de modelos de Optimização*. Instituto Politécnico de Coimbra.
- Pérez-Niño H. (2014). *O caminho pela frente: desenvolvimento actual e perspectivas futuras do sector do transporte rodoviário de mercadorias em Moçambique: um estudo de caso no corredor da Beira*. In: Desafios para Moçambique, IESE.

Queiroz J. J. (2005). *A importância e o lugar de teoria na pesquisa*. Cadernos de Pós-Graduação, São Paulo, v. 4, Educação, p. 13-17.

RÁDIO MOÇAMBIQUE – RM (2021, Dezembro 29). *Região metropolitana de Maputo – Transporte público mais caro*. Recuperado de <https://www.rm.co.mz/regiao-metropolitana-de-maputo-transporte-publico-mais-carro/>.

Rodrigues, M. A. (2014). *A Qualidade no Transporte Coletivo*. December.

Padillo, R. A. Silveira C. A. Torres T. B. (2020). *Sistemas de Transporte. Introdução, Conceitos e Panorama: Cachoeira do sul, Rio grande do Sul, Brasil: Cachoeira do Sul, RS*.

Sampaio B. R; Neto O, L. Sampaio Y. (2006). *Eficiência na Gestão do Transporte Público: Lições Para o Planejamento Institucional*. ppp n. 29. jun. dez.

Santos, É. H. & Silva, M. A. (2017). *Sustentabilidade Empresarial: Um Novo Modelo de Negócio*. Revista Ciência Contemporânea: v.2, n.1, p. 75 – 94.

Santos, A. (2008). *Gestão Estratégica: Conceitos, modelos e instrumentos*. Lisboa: Escolar Editora.

Santos, D. C. (2013). *Organização, Gestão e Gestores*. Lisboa, Universidade Autónoma de Lisboa (UAL), p. 66.

Santos, B. J. R. (2005). *A qualidade no serviço de transporte público urbano*. Disponível em [http://www.ucg.br/nupenge/pdf/Benjaminim\\_Jorge\\_R.pdf](http://www.ucg.br/nupenge/pdf/Benjaminim_Jorge_R.pdf). Acesso 10/03/2022.

Sarraf, V. P. (2007). *O conceito de acessibilidade ganha força entre os museus brasileiros*. Rev. Cidadania. Ano 5, Nº. 40. Bunge. São Paulo.

Stacciarini, J. H. S; Da Silva, L. C (2018). *O Transporte Público na Capital Maputo (Moçambique): Abordagens e Análises Geográficas através do Intercâmbio de Conhecimentos e Troca de Saberes*. Vale do Acaraú. v. 20, n. 2, p. 69-81.

Tamele, V. (2014). *O Sector dos Transportes em Moçambique*. Disponível em <https://viriatotaamele.wordpress.com/2014/04/01/o-sector-dos-transportes-em-mocambique/>.

Acesso 22/03/2022.

Teixeira, O. M. J. (2014). *Mobilidade e Acessibilidade Urbana: Estudo de caso do Município de Viana*. Viana: ISEC. p. 61-95.

Teles, P. (2012). *Cadeira de Planeamento, Ordenamento do Território e Mobilidade*. ISEC.

UNITED NATIONS (2009) *Economic and social council. Africa Review Report on Transport*. Disponível em: [http://www.un.org/esa/dsd/csd/csd\\_pdfs/csd-18/rims/AfricanReviewReport-on-TransportSummary.pdf](http://www.un.org/esa/dsd/csd/csd_pdfs/csd-18/rims/AfricanReviewReport-on-TransportSummary.pdf).

WORLD BANK (2017). Republic of Mozambique. Maputo. *Urban Poverty and Inclusive Growth. Greater Maputo: Urban Poverty and Inclusive Growth*. Washington. The World Bank. Report AUS 22437. June 2017.

## DOCUMENTOS OFICIAIS

CONSELHO MUNICIPAL DA CIDADE DA MATOLA-CMCM (2020). *Descrição do Município da Matola*. Disponível em <https://cmcmatola.gov.mz/sobre-nos/>. Acesso 22/05/2020.

CONSELHO MUNICIPAL DA CIDADE DE MAPUTO-CMCM (2017). Cidade de Maputo. Disponível em <https://www.cmaputo.gov.mz/por/Cidade-de-Maputo/Historia2/Cidade-de-Maputo>. Acesso 27/09/2020.

GOVERNO DE MOÇAMBIQUE. Portal Electrónico do Governo de Moçambique. Disponível em <http://www.portaldogoverno.gov.mz/>. Acesso em 22/05/2020.

IMPrensa NACIONAL DE MOÇAMBIQUE (2019). *Decreto n.º 35/2019 de 10 de Maio, sobre o Regulamento de Transporte em Veículos Automóveis e Reboques*. Boletim da República, I série número 90.

INATTER (2021). *Estratégia para o Desenvolvimento Integrado do Sistema de Transportes*, disponível em [https://www.inatter.gov.mz/?page\\_id=815](https://www.inatter.gov.mz/?page_id=815). Acesso 27/07/2021.

## APÊNDICE: GUIÕES DE ENTREVISTAS

**Dados de Identificação** (para todo universo populacional da pesquisa)

- a) Idade: ( )
- b) Sexo: Masculino ( ) Feminino ( )
- c) Estado Civil \_\_\_\_\_
- d) Tempo de serviço \_\_\_\_\_
- e) Sector ou Departamento de Trabalho \_\_\_\_\_

## GUIÃO DE ENTREVISTA DIRIGIDO À FUNCIONÁRIOS DO SECTOR DE TRANSPORTES DO MUNICÍPIO DE MAPUTO E MATOLA

### Breve Contextualização

A pesquisa subordina-se ao tema *Sustentabilidade dos Transportes Públicos Urbanos Rodoviários de Passageiros na Rota Maputo-Matola (2016 – 2022)*. O objectivo principal a recolha de dados é para efeitos de investigação académica. Ele consiste basicamente em perguntas semiestruturadas, contendo questões fechadas e de múltipla escolha e questões abertas.

### 1. Sobre o Licenciamento de Transporte Semicollectivo

Pretende-se clarificar alguns aspectos relacionados com o licenciamento de semicolectivos e com a atribuição de rotas aos transportadores. Seleccione apenas UMA opção de resposta, marcando um X no espaço indicado por ( )

- i. **Qual é o critério usado para a atribuição de rotas aos transportadores de semicolectivos?**
  - a) O CMCM atribui as rotas aos transportadores, de forma unilateral ( )
  - b) O CMCM planifica as rotas com os transportadores ( )
  - c) Os transportadores escolhem as rotas em que pretendem operar ( )

d) Não existe nenhum critério de atribuição ( )

ii. **Em 2004, o CMCM suspendeu o licenciamento de viaturas de 15 lugares porque?:**

a) Pretendia substituí-las por viaturas com maior capacidade ( )

b) Causavam encurtamento de rotas ( )

c) Causavam congestionamento do tráfego ( )

d) Não eram sustentáveis ( )

e) Todas as opções acima ( )

iii. **Que motivos levaram o CMCM a reintroduzir o licenciamento de viaturas de 15 lugares?**

a) Aumentar a oferta de transporte público na cidade ( )

b) Permitir a legalização dos “*transportadores piratas*” ( )

c) Reduzir os casos de encurtamento de rotas ( )

d) Aumentar a receita dos transportadores ( )

e) Todas as opções acima ( )

## **2. Sobre Leis, Políticas e Regulamentos**

Prende-se indagar sobre as leis, políticas regulamentos da actividade dos transportes semicolectivos, bem como avaliar a sua eficiência na gestão da actividade dos transportes públicos. Responda as seguintes perguntas:

i. Quais são as políticas, regulamentos da actividade de transportes semicolectivos?

ii. Quantos veículos de transporte público rodoviário de passageiros operam na rota Maputo-Matola?

- iii. Para um cidadão operar nessa rota é necessário ser membro de alguma associação de transportadores? Porquê?
- iv. Como é feita a garantia da aplicação desses instrumentos legais e programáticos?
- v. Como classifica a aplicação das políticas, leis e regulamentos de transportes rodoviários?
- vi. Tem registado índices de encurtamento de rotas? Qual é a motivação?
- vii. Na sua opinião, o que acha do encurtamento de rotas? Considera possível os transportadores de semicolectivos serem lucrativos sem encurtarem rotas? Porquê?
- viii. Que medidas são tomadas pelo Conselho Municipal contra o encurtamento de rotas?
- ix. Existe coordenação entre a polícia municipal, de trânsito e os fiscais das associações?
- x. Na sua opinião, a COVID-19 teve algum impacto na actividade de transporte de passageiros? Como?

## **GUIÃO DE ENTREVISTA DIRIGIDO AOS GESTORES DA FEDERAÇÃO MOÇAMBICANA DAS ASSOCIAÇÕES DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS (FEMATRO)**

### **1. Sobre a FEMATRO**

- i. Quando e como foi criada a FEMATRO?
- ii. Quem são os principais associados desta organização?
- iii. Como está estruturada a FEMATRO?
- iv. Para um cidadão operar na rota Maputo-Matola é necessário ser membro da FEMATRO? Quais os critérios de adesão?

### **2. Sobre a Sustentabilidade dos Transportadores Rodoviários na Rota Maputo-Matola**

Pretende-se ilustrar a percepção dos gestores da associação em relação a sustentabilidade dos transportadores rodoviários na rota Maputo-Matola e suas estratégias de arrecadação de lucros. Responda a pergunta de forma concisa para facilitar a interpretação.

- v. As tarifas aplicadas compensam os custos dos transportadores?
- vi. Qual é a tarifa que mais garante lucro aos transportadores?
- vii. Qual é o salário de um condutor de transportes de passageiros?
- viii. De que forma o engarrafamento nas vias públicas impacta no vosso negócio?
- ix. A fiscalização interfere no negócio de transportes? Explique como.
- x. Tem registado índices de encurtamento de rotas? Qual é a motivação?
- xi. Quais os custos de operação e manutenção mensal dos transportes?
- xii. Na sua opinião, este negócio é sustentável
- xiii. Recomendaria este tipo de negócio para um amigo ou conhecido?
- xiv. Que medidas a FEMATRO está a tomar contra o encurtamento de rotas?
- xv. Existe coordenação entre a polícia municipal, de trânsito e os fiscais das associações?
- xvi. Na sua opinião, que impacto a COVID-19 teve na renda do vosso negócio?

### **GUIÃO DE ENTREVISTA DIRIGIDO AOS OPERADORES DOS TRANSPORTADORES NA ROTA MAPUTO-MATOLA**

Pretende-se ilustrar a percepção dos Operadores dos Transportadores em relação aos desafios e sustentabilidade do negócio na rota Maputo-Matola. Responda a pergunta de forma concisa para facilitar a interpretação.

- i. Que hora inicia e termina o seu trabalho?
- ii. Como avalia a relação entre os operadores de transportes e os fiscalizadores do Conselho Municipal?
- iii. Os transportadores costumam negociar com a FEMATRO e Conselho Municipal sobre os problemas enfrentados na sua actividade diária?

- iv.** Na sua opinião, o que acha do encurtamento de rotas? Considera possível os transportadores de semicolectivos serem lucrativos sem encurtarem rotas? Porquê?
- v.** Quanto ganha diariamente com esta actividade?
- vi.** Qual é a receita diária que é exigida pelo proprietário da viatura?
- vii.** Qual é o salário de um condutor de transportes de passageiros?
- viii.** Na sua opinião, este negócio é lucrativo e sustentável?
- ix.** Recomendaria este tipo de negócio para um amigo ou conhecido?
- x.** Existe coordenação entre a polícia municipal, de trânsito e os fiscais das associações?
- xi.** Na sua opinião, que impacto a COVID-19 teve na renda do vosso negócio?