

# Transição para a Mobilidade Urbana Sustentável

## Resultados dos Grupos Focais

Área Metropolitana de Maputo  
2019-2020

Dra. Clemence Cavoli  
Dr. Daniel Oviedo  
Dr. Constâncio Machanguana  
Joaquín Romero de Tejada  
Géssica Macamo  
Prof. António Matos



## Desafios e Oportunidades para uma mobilidade sustentável na Área Metropolitana de Maputo (resultados da discussão dos grupos focais do T-SUM)



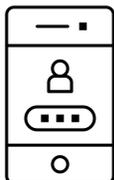
### Acessibilidade econômica e preferência para residência

A acessibilidade econômica é o principal factor que influencia na preferência para a definição de local de residência dos indivíduos. Contudo, a preferência sobre em que bairro morar também pode ser influenciado pelo facto de o indivíduo ter crescido no bairro ou região de preferência pois essa experiência lhe permite ter maior conhecimento da dinâmica do bairro.

**Maxaquene** “2: nossos pais nasceram aqui, nós nascemos aqui, então nós continuamos aqui em Maxaquene”.

**Muhalaze** “4: Muhalaze foi onde encontramos um bom preço, por isso compramos aqui.”

**Classe média** “9: Minha mãe comprou um terreno lá no bairro CMC e construiu e eu fui morar lá no CMC, depois me casei e fiquei no bairro CMC mas alugando, o aluguel lá é muito barato.”



### Acessibilidade digital

Normalmente as pessoas nos bairros não fazem compras online, pois o acesso a smartphones ainda é baixo e há más condições de rede. Por outro lado, nem todas as pessoas nas comunidades têm contas bancárias, a maioria usa serviços bancários móveis como por exemplo, o M-pesa.

**Chamanculo** “ As agências bancárias ainda têm um grande desafio para absorver a população porque maior parte não tem conta bancária, usamos Mpesa”

**Classe média** “6: temos problemas de rede, internet, os outros serviços podem aparecer posteriormente, mas estes são básicos.”



### Acessibilidade (acesso físico)

Os serviços tendem a concentrar-se no centro da cidade de Maputo. Os residentes dos diferentes bairros preferem ir ao centro da cidade porque notam uma grande diferença em termos de quantidade e qualidade dos serviços.

**Muhalaze** “9: ... basicamente tudo é na cidade, tu não casas aqui em Muhalaze. Se tu queres casar, primeiro tens que ir à secretaria do bairro, depois ir ao Círculo. Mas onde termina o processo de casamento? É na cidade.”

**Classe média** “12: As escolas são muito precárias porque nenhum de quem mora lá estuda lá, e não temos mercado.”



### Padrões na deslocação

A disputa entre pedestres, motoristas e vendedores pelos passeios é considerado um problema frequente na AMM.

**Classe média** “1: Muitas pessoas acabam estacionando em lugares inapropriados”

**Maxaquene** “3: Os vendedores informais são os que mais incomodam o trânsito de pedestres”.

Este documento sumariza as visões produzidas nas discussões dos grupos focais levados a cabo nos bairros de Chamanculo, Maxaquene, Muhalaze e um grupo de participantes da classe média, em Março e Novembro de 2019. As discussões foram lideradas pelos pesquisadores do OMT, Universidade Eduardo Mondlane e da Universidade de Londres. Para um Total de 54 participantes.

# Desafios e Oportunidades para uma mobilidade sustentável na Área Metropolitana de Maputo (resultados da discussão do grupos focais do T-SUM)



## Comportamento rodoviário e enforcement

Existem muitas queixas sobre condições de condução insegura que colocam os passageiros em risco, especialmente no que diz respeito à velocidade. Os participantes acreditam que isso está relacionado à falta de treinamento e qualificação dos motoristas de transporte público.

**Muhalaze** “11: Talvez porque eles não tenham frequentado a escola de condução, eles não têm regras para dirigir e tratar as pessoas.”

**Classe média** “1: Infelizmente, nós que usamos o transporte colectivo não somos pessoas informadas. Não sabemos onde reclamar ou como reclamar e, infelizmente, acabamos normalizando essa atitude anormal.”

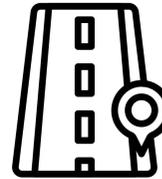


## Desafios e exclusão no transporte

Grupos vulneráveis, como PCDs (pessoas com deficiência) e idosos são frequentemente discriminados no transporte público, pois os transportadores algumas vezes recusam levá-los.

**Maxaquene** “3: Falando em pessoas com mobilidade reduzida ou idosos cresci sabendo que pessoas com mobilidade reduzida ou idosos não pagam transporte público, mas o que tenho visto é que o condutor exige dinheiro deles alguns até se recusam a transportar essas pessoas.”

**Classe média** “1: os autocarros que temos não estão preparados para pessoas com deficiência. Já imaginou uma pessoa na cadeira de rodas pegar chapas? Os autocarros nem nos levam. “



## Desenvolvimento de infraestrutura

A infraestrutura viária é precária em diferentes bairros, com muitas estradas não pavimentadas. Essa falta de infraestrutura se faz sentir de forma acentuada nos dias de chuva, pois as vias ficam alagadas dificultando o acesso às pessoas e viaturas.

**Maxaquene** “5: Na estação chuvosa, as ruas não são transitáveis.”

**Muhalaze** “8: Não tem como dizer “chega um carro melhor aqui”, porque a estrada não é boa, mesmo aqueles autocarros que entram aqui nem sempre funcionam por causa da estrada, e se estragam facilmente.”

**Classe média** “3: o motivo do trânsito intenso que existe aqui em Maputo está ligado às condições das estradas.”



## Segurança Rodoviária

As cooperativas de transportes e operadores particulares não têm condições para fazer a manutenção das viaturas, reduzindo o tempo de vida das viaturas e aumentando as probabilidades de acidentes. Em muitos bairros como Muhalaze o MyLove ainda é o principal meio de transporte, colocando os passageiros em constante risco.

**Muhalaze** “Muitos desses acidentes acontecem e não são registrados pela polícia e as vezes acontecem nos “MyLoves”.

Este documento sumariza as visões produzidas nas discussões dos grupos focais levados a cabo nos bairros de Chamanculo, Maxaquene, Muhalaze e um grupo de participantes da classe média, em Março e Novembro de 2019. As discussões foram lideradas pelos pesquisadores do OMT, Universidade Eduardo Mondlane e da Universidade de Londres. Para um Total de 54 participantes.

# Desafios e Oportunidades para uma mobilidade sustentável na Área Metropolitana de Maputo (resultados da discussão do grupos focais do T-SUM)



## Medo e (in)segurança

O sentimento de insegurança está ligada à estrutura dos bairros, ou seja, ruas estreitas, falta de iluminação. E geralmente as pessoas se sentem inseguras em andar na rua de noite.

**Maxaquene** “5: À noite algumas ruas e becos não têm segurança e nem iluminação. Há muitos bandidos no bairro”.



## Futuro do Transporte na AMM

A ambição em ter uma viatura particular é uma característica bastante presente. Por outro lado, melhorar as estradas e ter um metrô é mencionado como um aspecto importante para o futuro dos transportes em Maputo.

**Chamanculo** 4: “Melhoria das estradas principais. Não há estradas, mesmo tendo seu próprio carro.”

**Maxaquene** 2: “Gostaria do metrô.”

**Muhalaze** 10: “Quero um carro particular para escapar das humilhações que sofro no MyLove”.

## Conclusões

- Não se trata apenas de dinheiro: as preferências de vida dos moradores são influenciadas não apenas pelas diferenças de renda e poder aquisitivo, mas também pelo bairro onde as pessoas cresceram, estão familiarizadas e têm conexões sociais de longo prazo.
- A acessibilidade ainda é uma via de mão única: embora os residentes de bairros fora do centro da cidade de Maputo possam aceder a alguns serviços, viajar até lá continua a ser uma necessidade devido às grandes diferenças na quantidade e qualidade das oportunidades em comparação com o resto da Área Metropolitana.
- Onde está o meu transporte?: Os moradores destacaram a falta de transporte público como um desafio para a mobilidade diária. Em áreas desconectadas, os moradores devem usar 'Myloves', que não são apenas insuficientes para a demanda, mas também expõem os usuários a abusos e riscos de segurança.
- Caminhe assim: Passeios são espaços de conflito onde pedestres, vendedores ambulantes e carros particulares frequentemente competem por espaço.
- Não me sinto seguro: As percepções de segurança pessoal podem impedir a capacidade das pessoas de se locomover à noite e criar barreiras ao caminhar no bairro à noite. Os níveis percebidos de criminalidade em algumas áreas são agravados por ruas estreitas e falta de iluminação pública.
- O futuro é público: as pessoas aspiram a ter um carro. No entanto, a infraestrutura precária e as expectativas sobre o transporte público moderno no futuro podem impedir os cidadãos de comprar carros.

Créditos: Gessica Macamo (OMT), Daniel Oviedo (UCL), Yasmina Yusuf (UCL), Clemence Cavoli (UCL), Joaquin Romero de Tejada (OMT) Mohammed Dahir(UCL).

Este projecto foi financiado pelo Conselho de Pesquisa Econômica e Social do Reino Unido (ESRC) com a subvenção nr. ES/S00050X/1