

Alexandre Martins Rufino

**A construção de Significados na Interpretação de Sinais de Trânsito de Proibição
no Bairro Luís Cabral.**

Licenciatura em ensino de Educação Visual com Habilitação em Desenho de
Construção

Universidade Pedagógica de Maputo

Maputo

2023

Alexandre Martins Rufino

**A construção de Significados na Interpretação de Sinais de Trânsito de Proibição
no Bairro Luís Cabral.**

Monografia Científica apresentada à Faculdade de Engenharias e Tecnologias, para obtenção do grau académico de Licenciatura em ensino de Educação Visual com Habilitação em Desenho de Construção.

Supervisor:

Mestre Miguel Ribeiro da Silva

Universidade Pedagógica de Maputo

Maputo

2023

Índice	
Lista de Tabelas	iv
Lista de Figuras	v
Lista de Gráficos.....	vi
Lista de abreviaturas, acrónimos e siglas	vii
Declaração	viii
Dedicatória.....	ix
Agradecimentos	x
Resumo	xi
Abstract.....	xii
CAPÍTULO I. INTRODUÇÃO.....	13
1.1. Delimitação do tema	14
1.2. Justificativa	14
1.3. Problematização.....	15
1.4. Objectivos	15
1.5. Questões de Pesquisa	16
CAPÍTULO II: FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	17
2.1. Estudos Similares.....	17
2.2. Definição dos principais conceitos operacionais do estudo.....	18
2.3. Revisão da Literatura.	18
2.3.1. Teoria dos Signos	18
2.3.2. Signo visual	18
2.3.3. Tipologia dos Signos visuais.....	18
2.3.4. Tríade dos Signos visuais	21
2.3.5. Comunicação.....	22
2.3.6. Comunicação Visual	23
2.3.7. Sinalização	24
2.3.8. Sinalização de Trânsito Rodoviário em Moçambique.	24
2.3.9. Classificação dos Sinais de Trânsito	26
2.4. Sinais de Proibição.....	29
2.4.1. Classificação de Sinais de Proibição.....	30
2.4.2. Critérios de uso de Sinais de Proibição no mundo: Portugal e Brasil.....	31
2.4.3. Critérios de uso de Sinais de Proibição em Moçambique.....	31

CAPÍTULO III. METODOLÓGIA	33
3.1. Tipo de pesquisa.	33
3.2. População e amostra	33
3.3. Breve apresentação do local de estudo	33
3.4. Técnicas e instrumentos de recolha de dados.	34
3.6. Procedimento para análise de dados.	34
3.7. Aspectos éticos da pesquisa.	34
CAPÍTULO IV: APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS.....	35
4.1. Perfil dos participantes.....	35
4.2. Posicionamento da TRAC em relação a desobediência e opinião dos residentes e vendedores no que diz respeito aos Sinais do Trânsito de Proibição.	37
4.3. Posicionamento dos moradores do Bairro de Luís Cabral em relação desobediência dos Sinais do Trânsito de Proibição.	39
4.4. Descrição dos factores de desobediência aos Sinais de Trânsito de Proibição em Moçambique.	42
4.5. Estratégias de minimização de desobediência aos Sinais de Trânsito de Proibição dos residentes do Bairro Luís Cabral.	43
CAPÍTULO V: CONCLUSÃO e RECOMENDAÇÕES.....	44
5.1. Recomendações	45
Bibliografia	46
Apêndices.....	49
Anexos	54

Lista de Tabelas

Tabela 1. Conhecimento dos tipos de Sinais de Trânsito.....	40
---	----

Lista de Figuras

Figura 1. Exemplo de um ícone.....	19
Figura 2. Rastos de um animal.	19
Figura 3. Pomba branca, símbolo da paz.....	20
Figura 4. Sinais de Trânsito.....	20
Figura 5. Relação Triádica (Tríade) de Peirce.....	21
Figura 6. Esquema de Comunicação.	23
Figura 7. Exemplo de Pinturas Rupestres.....	23
Figura 8. Diversidade de Sinais.....	24
Figura 9. Comportamento dos peões na via pública.....	25
Figura 10. Exemplo de Sinais dos agentes reguladores de Trânsito.	26
Figura 11. Exemplo de Sinais Temporários.	27
Figura 12. Sinalização Luminosa.	28
Figura 13. Exemplo de Sinais Gráficos Verticais.....	28
Figura 14. Sinais Gráficos Horizontais.	29
Figura 15. Exemplos de Sinais de Proibição.	29
Figura 16. Sinais de Carácter Permanente.....	30
Figura 17. Sinais de Proibição de Carácter temporário.	30
Figura 18. Sinalização em Portugal e Brasil.....	31
Figura 19. Sinalização de Proibição em Moçambique.	32
Figura 20. Mapa de localização geográfica do Bairro Luís Cabral.	33
Figura 21. Comércio Informal na Estrada N4.	38
Figura 22. Nível de conhecimento dos residentes de Bairro de Luís Cabral em relação aos Sinais.	39
Figura 23. Desobediência de Sinal de Proibição na EN4.	41

Lista de Gráficos

Gráfico 1. Sexo dos representantes.....	35
Gráfico 2. Faixa etária dos representantes.....	35
Gráfico 3. Ocupação dos representantes.....	36
Gráfico 4. Nível de formação acadêmica.	36

Lista de abreviaturas, acrónimos e siglas

ANE – Administração Nacional de Estradas

CERST – Código de Estrada e Regulamento dos Sinais de Trânsito

DMT – Director de Manutenção da TRAC

EN4 – Estrada Nacional número 4

FET – Faculdade de Engenharia e Tecnologias

INAV – Instituto Nacional de Viação

INE - Instituto Nacional de Estatística

MCE – Manual do Código de Estrada

PEA - População Economicamente Activa

SADC – Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral

TRAC – Trans African Concessions

UP – Maputo - Universidade Pedagógica de Maputo

Declaração

Eu, Alexandre Martins Rufino, declaro por minha honra que esta Monografia é resultado da minha investigação e das orientações do meu supervisor, seu conteúdo é original e todas as fontes consultadas estão devidamente mencionadas no texto e na bibliografia final.

Declaro ainda que este trabalho não foi apresentado em nenhuma outra instituição para obtenção de qualquer grau académico. Por ser verdade, passo, de forma legível, minha assinatura.

Maputo, Novembro de 2023

(Alexandre Martins Rufino)

Dedicatória

Dedico este trabalho à toda minha família, em muito especial aos meus pais Martins Rufino e Lurdes Luís Azol.

Aos meus irmãos Acácio e Juvêncio que desempenharam o papel de segundo pai em toda minha vida académica.

Aos meus irmãos Ceninho Martins Rufino, Arcanjo Martins Rufino, Leonilda Martins Rufino.

Aos meus tios, Gabriel Alifa, Eugénio Bento Mugabe e à minha cunhada Guida Augusto Contente

Dedico-o ainda, à todos aqueles que, de forma directa e indirecta, deram seu apoio para tornar possível sua realização.

Agradecimentos

Em primeiro lugar, agradeço à Deus, por ter guiado meus passos e por me ter dado forças todos os dias e em todos os momentos da minha vida. De seguida, agradeço aos meus pais pelo suporte desde os primeiros dias de vida até hoje.

Agradeço ao Mestre Miguel Ribeiro da Silva pela oportunidade de crescimento profissional e contribuição na realização deste trabalho, como meu supervisor, bem como docente do curso.

Agradeço ainda aos docentes José Hoguane, Marcos Muthewuye, Abdul Magide, Lourenço Cossa, Stélio Peioxoto, Miguel Guitofo, Rangel Manjate, Roberto Macaringue, Amaral Massame, Cacilda Chivai, e mais outros por terem contribuído ao longo do curso para que a formação seja consolidada e me torne um profissional nesta área.

Minha gratidão se estende aos meus colegas do curso: Adamo Amisse Sequeira, Janeiro Augusto Mesa, Galdêncio Carlota, Coana Victor António, Jaime Novela e Cipriano José Omar por serem aqueles amigos dos quais sempre precisei nesta caminhada, por se preocuparem em transmitir o seu saber, apoio em diversas dificuldades académicas e pela troca de experiências em diversos momentos dentro e fora da universidade. Agradeço ao Director da TRAC, o senhor Fénias Mazive pelo fornecimento dos dados para a realização da pesquisa.

Aos Docentes Amade e Judas Gerente Macamo pelas correcções e dicas feitas no trabalho, sempre estive do meu lado.

Resumo

A prática de venda na berma da estrada no Bairro Luís Cabral apresenta sérios riscos para a segurança viária e para a saúde dos vendedores e clientes. Mesmo havendo sinalização proibindo a fixação de barracas e vendas informais, muitas pessoas insistem em desrespeitar as normas e comercializar seus produtos às margens das vias. Essa prática obstrui a visibilidade dos motoristas dificultando a percepção de possíveis obstáculos ou situações de emergência. Além disso, os vendedores expõem-se a factores climáticos e a poluição emitida pelos veículos, o que pode afectar a sua saúde. Portanto, a presente pesquisa tem como objectivo analisar as interpretações dos residentes e vendedores do bairro Luís Cabral perante os Sinais de Trânsito de Proibição sob o ponto de vista da construção de Significado. A abordagem metodológica é qualitativa, com a colecta de dados feita por meio de entrevistas semiestruturadas e observação participante, sendo que a pesquisa foi composta por 11 participantes. Os dados são analisados por meio da técnica de análise de conteúdo, buscando identificar as diferentes interpretações dos sinais de trânsito pelos moradores e as influências culturais sociais e pessoais sobre essas interpretações. Os resultados da pesquisa indicam que a maioria dos moradores tem conhecimento dos sinais de trânsito de proibição, pese embora sejam interpretados de maneiras diferentes, dependendo de diversos factores, como a idade, a posição social e a experiência com o trânsito. Da pesquisa conclui-se que é preciso repensar a comunicação visual dos Sinais de Trânsito de Proibição no Bairro Luís Cabral, de forma a torna-la mais efectiva na transmissão das normas de trânsito e considerando as influências culturais e sociais locais. Além disso, é importante promover a conscientização sobre a importância do respeito às normas de trânsito, visando melhorar a segurança no trânsito e a qualidade de vida da população local.

Palavras-chave: Comunicação, comunicação visual, construção de Significados, Sinal de Proibição.

Abstract

The practice of selling on the side of the road in Bairro Luís Cabral presents serious risks to road safety and the health of sellers and customers. Even though there is signage prohibiting the setting up of stalls and informal sales, many people insist on disregarding the rules and selling their products on the side of the road. This practice obstructs drivers' visibility, making it difficult to perceive possible obstacles or emergency situations. Furthermore, sellers are exposed to climatic factors and pollution emitted by vehicles, which can affect their health. Therefore, the present research aims to analyze the interpretations of residents and vendors in the Luís Cabral neighborhood regarding Prohibition Traffic Signs from the point of view of the construction of Meaning. The methodological approach is qualitative, with data collection carried out through semi-structured interviews and participant observation, with the research consisting of 11 participants. The data is analyzed using the content analysis technique, seeking to identify the different interpretations of traffic signs by residents and the cultural, social and personal influences on these interpretations. The survey results indicate that the majority of residents are aware of prohibition traffic signs, although they are interpreted in different ways, depending on several factors, such as age, social status and experience with traffic. From the research it is concluded that it is necessary to rethink the visual communication of Traffic Prohibition Signs in the Luís Cabral neighborhood, in order to make it more effective in transmitting traffic rules and considering local cultural and social influences. Furthermore, it is important to promote awareness about the importance of respecting traffic rules, aiming to improve traffic safety and the quality of life of the local population.

Keywords: Communication, visual communication, construction of Meanings, Prohibition Sign

CAPÍTULO I. INTRODUÇÃO

Uma das febres mundialmente reconhecidas nas cidades é o problema de trânsito. Em Moçambique com o crescente fluxo de veículos nas cidades têm contribuindo para o grande índice alarmante de acidentes com vítimas fatais ou que tenha alguma sequela incapacitante, vindo a acarretar em filas de espera nos hospitais especializados em Ortopedia e gastos do poder público com seus usuários.

Devido ao elevado quantitativo de vítimas de acidentes de trânsito e a falta de sinalização de forma adequada, mostra-se que o tema é de extrema importância, tendo em vista, que afecta boa parte da população e os casos são registados nas esquadras e órgãos responsáveis pelo trânsito, bem como documentados em jornais.

No entanto, com os problemas económicos que têm se registados em Moçambique, há evidências de que uma grande percentagem da População Economicamente Activa (PEA) esteja a desenvolver actividades no sector informal.

De acordo com os dados do INE, os indivíduos envolvidos no sector informal em Moçambique correspondem a 75,2% do total da População Economicamente Activa, sendo na sua maioria mulheres (INE, 2004). E como consequência na N4 no Bairro Luís Cabral muitos cidadãos têm ariscado a vida em busca de pão para suas famílias. Muitas das vezes ignorando Sinais de Trânsito de Proibição a vista de todos.

A comunicação visual faz o uso de elementos visuais como as imagens, os desenhos, os sinais, as fotografias para transmitir sua mensagem. Segundo O'Connor (2013, p.86), “a comunicação visual envolve os processos presentes na percepção visual, bem como na organização cognitiva da entrada de informações visuais.”

Nessa perspectiva, o presente trabalho com tema “*A construção de Significados na Interpretação de Sinais de Trânsito de Proibição no Bairro Luís Cabral*” intenciona ser uma reflexão e contributo para a análise do problema da desobediência dos Sinais de Trânsito de Proibição na EN4 no Bairro Luís Cabral.

A presente monografia está apresentada em 5 capítulos nomeadamente:

O Capítulo I – Introdução – comporta as considerações sobre a delimitação do tema, problematização, definição do problema, objectivos e perguntas de pesquisa.

O Capítulo II – Fundamentação teórica – apresenta a definição de conceitos abordados no trabalho, estudos similares, principais teorias, seus teóricos e respectivos assuntos/ideias-chaves que abordam o trabalho.

O Capítulo III – Metodologia – descreve a metodologia usada, o método de abordagem, a área de investigação, a amostra estudada, as técnicas e os instrumentos de recolha de dados.

O capítulo IV – Análise dos resultados: apresenta a análise das entrevistas, do questionário e das respostas encontradas em forma de gráficos e tabelas.

O Capítulo V – Conclusões e recomendações: apresenta os resultados e sugestões do presente trabalho.

1.1. Delimitação do tema

O estudo da construção de Significados na Interpretação de Sinais de Trânsito de Proibição realizou-se no Bairro Luís Cabral na, EN4 no troço Drenagem até Brigada, no mês de Julho à Julho do ano 2022.

1.2. Justificativa

A presente monografia foi justificada na base das experiências vividas durante a formação profissional tida no curso de Educação Visual, com Habilitação em Desenho de Construção, na cadeira de Comunicação Visual, quando abordou-se assuntos relacionados com os Sinais Visuais, como o impacto que estes desempenham no processo de comunicação, em particular na Comunicação Visual.

A motivação no estudo desta monografia surgiu como resultado da observação com maior frequência aos residentes e vendedores do bairro Luís Cabral, a qual dá conta que mesmo com existência de mesmo com existência de Sinais de Trânsito de Proibição nas bermas da estrada N4, a comunidade passa-se como despercebida em relação a informação que os mesmos transmitem, inobservância tal que acaba perigando suas vidas.

Os resultados desta pesquisa foram de extrema importância em diferentes níveis tais como: social, pessoal e institucional.

Ao nível social, o trabalho fez com que a comunidade despertasse o significado destes sinais, bem como os riscos que correm por estar naquele lugar.

A nível pessoal, deu novas experiências relacionadas a Comunicação Visual o qual, de certa forma, foi de extrema importância, pois vai melhorar o campo de pesquisa e aprofundar o assunto temático para a área de Educação Visual.

A nível Institucional, ajudou as instituições competentes e não só a procurar soluções para os residentes e vendedores deste bairro sem as prejudicar, pois assim, quanto maior for o contributo dos mesmos fazendo boa interpretação dos Sinais existentes, as instituições estarão cientes de que o papel dos mesmos está sendo cumprido trazendo assim mudanças às comunidades.

1.3. Problematização

Alguns residentes e vendedores do Bairro Luís Cabral mesmo com Sinais de Trânsito de Proibição existentes nas bermas da estrada N4, todos parecem não estar cientes do significado dos mesmos, vendem à beira da estrada sem nenhuma protecção, desobediência dos motoristas de autocarros, bem como dos vendedores informais que tem resultado em casos frequentes de acidentes e mortes porque os motoristas não costumam respeitar as leis do trânsito, cortando os carros de qualquer jeito, passando por cima das calçadas, avançando os sinais e andando em excesso de velocidade.

Factos que suscitam a seguinte pergunta de pesquisa: *Como tem sido a construção de Significado na Interpretação dos Sinais de Trânsito de Proibição no Bairro Luís Cabral?*

1.4. Objectivos

1.4.1. Objectivo Geral

- ✚ Analisar as interpretações dos residentes e vendedores do bairro Luís Cabral perante os Sinais de Trânsito de Proibição sob o ponto de vista da construção de Significado.

1.4.2. Objectivos Específicos

1. Apresentar abordagens teóricas sobre Sinais de Trânsito de Proibição.
2. Identificar os factores de desobediência dos Sinais de Trânsito de Proibição no Bairro Luís Cabral;
3. Descrever as interpretações dos residentes e vendedores do Bairro Luís Cabral que podem ser geradas nos Sinais de Trânsito de Proibição sob ponto de vista de construção de Significado;
4. Sugerir estratégias de minimização de desobediência dos Sinais de Trânsito de Proibição.

1.5. Questões de Pesquisa

1. Quais são as abordagens teóricas sobre Sinais de Transito de Proibição?
2. Quais são os factores de desobediência dos Sinais de Trânsito de Proibição no Bairro Luís Cabral?
3. Quais são as interpretações que os residentes e vendedores do Bairro Luís Cabral têm perante os Sinais de Trânsito de Proibição sob ponto de vista de construção de Significado?
4. Quais são as estratégias de minimização de desobediência Sinais de Trânsito de Proibição?

CAPÍTULO II: FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1. Estudos Similares

Estudos semelhantes ao tema que aqui se aborda foram feitos pelos seguintes autores:

MOMADE (2016) na obra intitulada “*Análise de processos de Interpretação de Signos Visuais nas Comunidades Moçambicanas*” apresenta sua ideia sobre Interpretação de Signos Visuais fazendo e trazendo análises de alguns signos locais feitos no bairro da Mafalala, desse modo, o autor traz subsídios com respostas das comunidades que fazem o uso dos mesmos signos locais. O mesmo autor, faz o levantamento dos signos em diferentes áreas com diversidades de valores, sendo por ele destacados, valores culturais, políticos, comerciais bem como outros que ajudam a comunidade no seu dia-a-dia no processo de comunicação.

A pesquisa do autor tem maior contributo neste trabalho, uma vez que a mesma aborda a temática de signos locais, onde o mesmo envolve a criatividade das comunidades. Esta pesquisa trata da Comunicação Visual e Construção de Significado – uma abordagem sobre as interpretações dos sinais de Trânsito de Proibição no bairro Luís Cabral.

MACAMO (2013) na sua monografia com tema “ *Percepção do Risco de pedestres na travessia da EN1: Estudo sobre a ponte Aérea do Bairro Jorge Dimitrov em Maputo* ” faz uma análise de riscos em uma das pontes aéreas para buscar subsídios ao nível de sua percepção destes riscos. Segundo a pesquisa, são vários os casos encontrados por essa percepção de riscos, pois o autor captura fotografias para observar as pessoas atravessando a estrada mesmo com a existência da ponte aérea.

A pesquisa do autor foi útil porque procura perceber os riscos que a comunidade passa quando ignora certos Sinais e Regras. Esta pesquisa auxilia a aprofundar o estudo da interpretação de alguns Sinais, cuja desobediência pode provocar acidentes.

Os autores apresentados, apesar de terem perspectivas diferentes sobre o assunto em estudo, procuram mostrar a importância dos signos na percepção de riscos de acidentes. Partindo desta constatação, nosso estudo particulariza a abordagem.

2.2. Definição dos principais conceitos operacionais do estudo.

2.3. Revisão da Literatura.

2.3.1. Teoria dos Signos

A Semiótica possibilita analisar as relações entre uma coisa e seu significado. O nome Semiótica, segundo Santaella (1987) vem da raiz grega *semeion*, que quer dizer signo. Essa ciência tem como objectivo, o estudo de diversos fenómenos que geram significações distintas, de acordo com cada momento histórico e social, ligados a todas as formas de expressão, enquanto linguagem.

"A Semiótica é a ciência que investiga todas as linguagens possíveis, ou seja, tem como objectivo o exame dos modos de constituição de todo e qualquer fenómeno como fenómeno de produção de significação e de sentido" (SANTAELLA, 1987, p. 15).

2.3.2. Signo visual

Segundo PIERCE (2003), "um signo é aquilo que, sob certo aspecto ou modo, representa algo para alguém. Isto é, cria na mente dessa pessoa, um signo equivalente".

"Signo é aquilo que sob certo aspecto, representa alguma coisa para alguém. Ele é um suporte, onde cada signo se constitui de um significante (parte material) e um significado (abstrato). São palavras, gestos, fotos, produtos e logotipos que uma pessoa utiliza para comunicar informações a outras. É por meio do uso de vários símbolos ou signo que uma empresa transmite informações a respeito de um produto aos consumidores. Existem três tipos de signos: ícone é a relação direta; índice é a relação de semelhança; símbolo é a relação comunicacional entre o significante e o significado" (MIEZ, SILVA, 2011, p.5).

2.3.3. Tipologia dos Signos visuais

No que diz respeito às tipologias dos signos, existe uma variedade de signos, que em diferentes situações estas podem apresentar um significado diferente do outro, pois deve-se pela sua diversidade. Segundo Fidalgo & Gradim (2004, p. 20), "*há muitos e diversos tipos de signos e qualquer definição de signo deverá ter em conta não só a polissemia do termo signo, mas sobretudo a diversidade dos próprios signos.*" Segundo o autor podemos destacar estes signos em:

- a) **Ícones** - são signos em que existe uma semelhança topológica entre o significante e o significado. Uma pintura, uma fotografia são ícones na medida em que possuem uma

semelhança com o objecto pintado ou fotografado, FIDALGO & GRADIM (2004, p. 21).

Ícone – são signos que têm a particularidade de possuir determinados aspectos comuns com os objectos que representam. São imagens que representam a realidade, PEIRCE, (2003, p. 39).

Figura 1. Exemplo de um ícone.



Fonte: Adaptado pelo autor (2019).

b) **Índice** - são signos em que o significante é contíguo ao significado. Um tipo importante de índices são os dísticos, as expressões que referem demonstrativamente, como “este aqui”, “esse aí”, “aquele ali”, FIDALGO & GRADIM (2004, p. 21).

Índice - é um signo que se refere ao Objecto que denota em virtude de ser realmente afectado por esse Objecto, PEIRCE, (2003, p. 52).

Figura 2. Rastos de um animal.



Fonte: Livro de Educação visual, 8ª Classe, novo currículo, página 28.

c) Símbolos

São signos em que, não havendo uma relação de semelhança ou de contiguidade, há uma relação convencional entre representante e representado. Os emblemas, as insígnias, os estigmas são símbolos. A relação simbólica é intencional, FIDALGO & GRADIM (2004, p. 21).

Símbolo - é um signo que se refere ao Objecto que denota em virtude de uma lei, normalmente uma associação de ideias gerais que opera no sentido de fazer com que o símbolo seja interpretado, PEIRCE, (2003, p. 52).

Figura 3. Pomba branca, símbolo da paz.



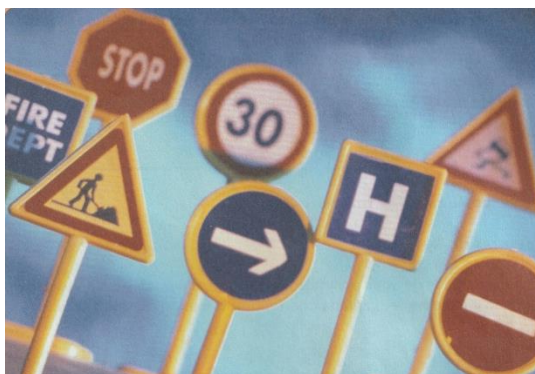
Fonte: Livro de Educação visual, 8ª Classe, novo currículo, página 29.

d) Sinal

Sinal é tudo aquilo que pode servir para identificar uma coisa, no sentido de a distinguir das demais, FIDALGO (1999, p. 8).

Sinais são signos que desencadeiam mecânica ou convencionalmente uma acção por parte do receptor. Os sinais de rádio e de televisão, por exemplo, provocam nos respectivos receptores determinados efeitos. FIDALGO & GRADIM (2004, p. 20).

Figura 4. Sinais de Trânsito.



Fonte: Livro de Educação visual, 8ª Classe, novo currículo, página 31.

2.3.4. Tríade dos Signos visuais

Partindo para a relação triádica dos signos defendida pelos seguidores de Charles Peirce (1839-1934) e baseado em Santaella (2002), a face do significado nos permite analisar o interior dos Sinais de Trânsito de Proibição através das qualidades e sensorialidade internas, presentes na linguagem visual a que pretendemos observar; a face do referente nos permite analisar os Sinais de Trânsito de Proibição em suas particularidades, em um determinado contexto; e a face do significante nos permite observar os Sinais de Trânsito de Proibição com os seus valores simbólicos.

Em suma, para Peirce, o conhecimento humano pode ser representado por uma tríade: signo, objeto, interpretante; em que são estabelecidos três níveis de relações fundamentais:

- a) Significação ou primeiridade – onde o signo se relaciona consigo mesmo, no seu modo de ser, ou seja, na maneira como aparece;
- b) Objectivação ou secundidade – na relação do signo com o objecto, faz referência àquilo que representa, se refere ou indica;
- c) Interpretação ou terceiridade – quando se relacionam signo e interpretante, nos tipos de interpretação que vão emergir nas pessoas que os utilizam.

Figura 5. Relação Triádica (Tríade) de Peirce.



Fonte:

https://www.goconqr.com/mapamental/13864557/semiotica#google_vignette

No caso da comunicação visual, o primeiro elemento ou representante é aquilo que é percebido pela visão, como as palavras e as imagens. O segundo elemento o referente é aquilo que está ausente e é representado pelo signo. O terceiro elemento ou interpretante é a ideia que surge na mente do observador que percebe o signo.

2.3.5. Comunicação

Segundo Ferreira (1986) a “*comunicação é o ato de comunicar-se, emitir, transmitir e receber mensagens através de métodos convencionados*”, ou ainda, “*é a transmissão de uma mensagem entre uma fonte e um destinatário, distintos no tempo e/ou espaço, utilizando um código comum*”. (p.443).

De acordo com Bowditch e Buono (2004), “*A comunicação é o processo pelo qual conduzimos nossas vidas. Assim que dois ou mais indivíduos se reúnem, há a necessidade de comunicação entre eles, algum modo de facilitar o entendimento do que cada um quer e precisa daquela situação*”. (p.80).

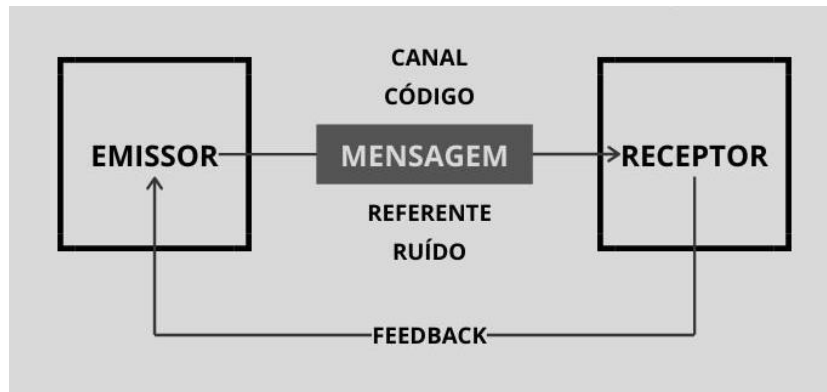
Por seu lado Magno *apud* Rocha (2001, p.46), considera que a comunicação envolve um sistema de informações capazes de dar instrumentos para que todos possam cumprir suas tarefas com eficiência.

Como bem ressalta Cherry *apud* Marcondes (2004):

A comunicação é uma questão essencial social. O homem desenvolveu uma porção de diferentes sistemas de comunicação que lhe tornam possível a vida social – vida social não no sentido de viver em bandos para caçar ou guerrear, mas num sentido desconhecido dos animais: por ser a comunicação uma questão essencialmente social, encontramos vários conceitos de comunicação, em diversas disciplinas: em sociologia, em linguística, em psicologia, em economia, na filosofia do sistema nervoso, na teoria dos signos, na engenharia das comunicações e, até recentemente, os desenvolvimentos matemáticos aparecem sob a rubrica da teoria da comunicação. Com isso podemos concluir que definir comunicação não é tão simples, uma vez que o assunto se situa na fronteira dos vários campos delimitados. (p.15)

Em linhas gerais, a comunicação é um processo social no qual existe um que envia e outro que recebe uma mensagem. Ela vem acompanhando o homem desde os seus primórdios até aos dias actuais, sendo que actualmente ela é estudada em diferentes áreas de conhecimentos.

Figura 6. Esquema de Comunicação.



Fonte: <https://www.significados.com.br/elementos-da-comunicacao/>

2.3.6. Comunicação Visual

De acordo com Munari (1987, p. 75) a comunicação visual é aprender uma língua, não uma língua feita somente de imagens, mas de imagens que têm o mesmo significado para as pessoas de qualquer nação e, portanto, de qualquer língua.

Para Williams e Newton (2007) a comunicação visual é um processo pelo qual as pessoas fazem uso de Símbolos visuais, para enviar mensagens para outros indivíduos, com a finalidade de que estes as interpretem e as respondam.

Por sua vez Worth (1968, p. 121), elucida que: “*como qualquer comunicação ou criatividade humana mediante a transmissão de um sinal, entendido por intermédio dos receptores visuais onde o principal efeito é observado pela primeira vez através do olho*”.

Em suma, a comunicação visual é um processo de troca de informações através de meios visuais que podem ser figuras, gráficos, diagramas, desenhos, através de um emissor.

Figura 7. Exemplo de Pinturas Rupestres.



Fonte: Livro de Educação visual, 8ª Classe, novo currículo, página 3.

A imagem acima retrata uma das cenas vividas no período pré-histórico, isto é, neste período as pinturas rupestres tinham um valor mitológico. Assim sendo, tudo o que era representado como pintura era sinónimo de realização durante as suas actividades de caça.

2.3.7. Sinalização

Segundo Contran (2007) apud Macaringue (2022, p.14) é um acto ou efeito de sinalizar vias, com objectivo primário de indicação rápida e eficiente dos caminhos, das direcções, de informar para além do que se vê, propor decisões a tempo hábil e ainda conferir uma identidade ao local bem como a orientação dos usuários.

Nesse contexto, a Sinalização é importante para regulamentar as obrigações, proibições ou restrições que governam o uso da via; advertir os condutores sobre situações de perigo existentes; e indicar o posicionamento correcto dos veículos e as direcções à seguir para chegar aos locais de interesse (ajudando, assim, os pedestres e condutores nos seus movimentos e deslocamentos).

Figura 8. Diversidade de Sinais.



Fonte: Aplicativo, Código de Sinais de Transito.

Os Sinais encontram-se de vários tipos e formas, sendo que de acordo com a sua cor, formato pode ter um significado diferente do outro, como podemos observar na imagem acima. Assim sendo, existem vários tipos de Sinais, sendo que existem duas características principais que contribuem para a fácil memorização dos mesmos, sendo as características *formato* (circular, triangular, rectangular) e *cor* (verde, vermelho, amarelo, azul).

2.3.8. Sinalização de Trânsito Rodoviário em Moçambique.

A regulamentação de Sinais de Trânsito em Moçambique é um fenómeno recente. O Decreto-lei nº1/2011-Código de Estradas de Moçambique, no capítulo I, artigo 12, no nº1, elucida que:

“As vias públicas devem ser convenientemente sinalizadas nos pontos em que o trânsito ou o estacionamento estejam vedados ou sujeitos a restrições e, bem como, onde existem, obstáculos, curvas encobertas, cruzamentos, entroncamentos e passagens de níveis outras circunstâncias que imponham às condutoras precauções especiais” (Decreto-lei nº1/2011).

O decreto elucida ainda que, a Sinalização de carácter Permanente compete à ANE nas estradas nacionais e aos conselhos municipais nas estradas, ruas e caminhos municipais de domínio privado quando abertos ao trânsito público, em qualquer dos casos, mediante a provação dos respectivos projectos pelo INAV (Decreto-lei nº2/2011).

Segundo Hoffmann *et al.* (2001) apud Siteo (2014, p.48), aponta três importantes linhas de força a ter em consideração para abordar a organização do trânsito rodoviário, a saber: a) o ambiente social, que diz respeito ao comportamento dos automobilistas e peões como protagonistas do trânsito; b) o ambiente normativo refere-se ao conjunto de medidas legais e técnico-materiais necessárias para o estabelecimento de segurança rodoviária, tais como ordenamento, regulamentação e fiscalização do trânsito; e c) ambiente material, diz respeito ao estado de infra-estruturas rodoviárias, desde estradas, pontes, sinalização, passeios, passadeiras, parques de estacionamento, entre outros.

Figura 9. Comportamento dos peões na via pública.



Fonte: Adaptado pelo autor (2023).

Na via pública é onde observamos a atitude dos peões perante os sinais de trânsito de proibição e não só, sendo assim, observa-se a pouca aderência da ponte aérea pela travessia da

estrada principal. Como podemos observar na imagem acima, dois peões cientes do perigo que correm atravessando a estrada mesmo com a ponte aérea, atendendo que na mesma estrada existem placas com sinais de proibição de travessia de peões.

2.3.9. Classificação dos Sinais de Trânsito

Segundo os (CERST) os Sinais classificam-se em Sinais Gráficos Verticais; Sinais Gráficos Horizontais; Sinais dos Condutores; Sinais dos Agentes Reguladores do Trânsito; Sinais Luminosos e Sinais Temporários.

O Regulamento acrescenta que, a Sinalização Rodoviária é hierarquizada pelo grau de importância, sendo obrigatório o cumprimento das indicações dadas pelo mais importante. A Sinalização Rodoviária obedece a seguinte hierarquia: Sinais dos Agentes Reguladores de Trânsito; Sinais Temporários; Sinais Luminosos; e Sinais Gráficos Verticais e Horizontais.

2.3.10. Sinais dos agentes reguladores de Trânsito

Os Sinais do Agente da Polícia de Trânsito prevalecem em relação aos outros Sinais. Os condutores e peões devem obedecer ao Sinal do Agente de Trânsito. Não obedecer ao sinal do Agente quando legítimo, é transgressão e pode até ser considerado crime de desobediência (MCE, sd).

Figura 10. Exemplo de Sinais dos agentes reguladores de Trânsito.



Fonte: Aplicativo, Código de Sinais de Trânsito.

Os Sinais reguladores de trânsito são considerados de extrema importância como os outros sinais, desde modo, deve ser obedecido na presença de placas com informações de trânsitos ou não. Estes auxiliam mais na organização de movimentação de peões e automobilistas. Por isso, não se deve desobedecer estes sinais.

2.3.11. Sinais Temporários.

Sinais Temporários – destinam-se à prevenir os utentes da existência de obras ou obstáculos ocasionais na via pública e transmitem as obrigações, restrições ou proibições especiais que temporariamente lhes são impostas (CERST, 2012).

Figura 11. Exemplo de Sinais Temporários.



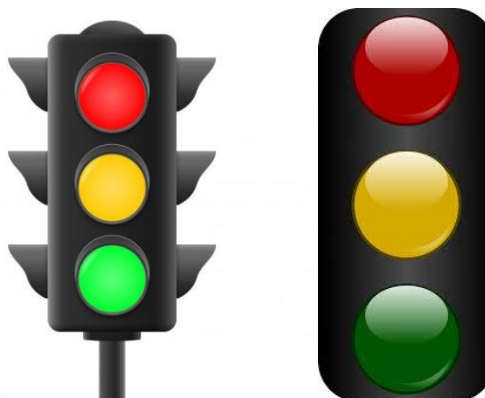
Fonte: Manual de código de estrada (2012, pp. 193;198).

Os Sinais são considerados temporários quando os mesmos apresentando um tempo determinado após a sua colocação, muitas das vezes estes são colocados em questões de emergências e situações ocasionais. Os diferentes sinais de trânsito apresentam essa característica de temporalidade, Segundo a imagem acima, o que difere de outros sinais é o seu fundo amarelo.

2.3.12. Sinais Luminosos

A Sinalização Semafórica é um subsistema da sinalização viária que se compõe de “indicações luminosas accionadas alternada ou intermitentemente por meio de sistema electromecânico ou electrónico. Ela tem a finalidade de transmitir diferentes mensagens aos usuários da via pública, regulamentando o direito de passagem ou advertindo sobre situações especiais nas vias” CONTRAN (2014, p. 22).

Figura 12. Sinalização Luminosa.



Fonte: <https://i.pinimg.com/originals/77/80/d0/7780d03d1ad0f5f3449f3f6e25829efb.jpg>

Os semáforos são um dos exemplos da sinalização luminosa, pois o seu funcionamento nem sempre é suficiente, em algumas situações estes têm auxílios de sinais reguladores de trânsito como descritos acima. Estes por sua vez possuem um sistema electrónico que possibilita a fácil monitorização do trânsito de peões e automobilistas.

2.3.14. Sinais Gráficos Verticais

Segundo Gomes (2014) para a melhor orientação do condutor ou do usuário do trânsito, existe a Sinalização Vertical de regulamentação, de advertência ou indicação, utilizada para transmissão de mensagens. Esta pode ser posicionada na vertical, de modo suspenso, ou na lateral das vias, por meio de símbolos, letras e números. Seu objectivo é informar ao usuário do trânsito que este deve adoptar uma atitude que garanta a segurança viária.

Figura 13. Exemplo de Sinais Gráficos Verticais.



Fonte: <https://www.circulaseguro.pt/inc/uploads/2017/05/vert.jpg>

2.3.15. Sinais Gráficos Horizontais

Sinalização horizontal é um subsistema da sinalização viária que se utiliza de linhas, marcações, símbolos e legendas, pintados ou apostos sobre o pavimento das vias. Têm como função organizar o fluxo de veículos e pedestres; controlar e orientar os deslocamentos em situações com problemas de geometria, topografia ou frente a obstáculos; complementar os sinais verticais de regulamentação, advertência ou indicação (CONTRAN, 2007, p. 30).

Figura 14. Sinais Gráficos Horizontais.



Fonte: <https://blog.usezapay.com.br/wp-content/uploads/2022/09/sinalizacao-horizontal-2.jpg>

2.4. Sinais de Proibição

Transmitem aos utentes o impedimento ou interdição de determinados comportamentos. Os Sinais de Proibição têm fundo branco com uma orla vermelha, símbolos e inscrições pintadas a preto e a orla com largura igual a 1/6 do diâmetro do círculo, RST (2012).

Figura 15. Exemplos de Sinais de Proibição.



Fonte: Aplicativo, Código de Sinais de Transito.

2.4.1. Classificação de Sinais de Proibição.

Os Sinais de Proibição apresentam um carácter Permanente e Temporal.

a) Sinais de Carácter Permanente.

De acordo com a Publicação IPR-743 (DNIT, 2010), apud Macaringue (2022, p.13), a Sinalização Permanente, composta em especial por sinais em placas e painéis, marcas viárias e dispositivos auxiliares, constitui-se num sistema de dispositivos fixos de controlo de tráfego que, ao serem implantados nas rodovias, ordenam, advertem e orientam seus utentes.

Figura 16. Sinais de Carácter Permanente.



Fonte: Aplicativo, Código de Sinais de Transito.

b) Sinais de Carácter Temporário

Segundo o CERST (2012), a Sinalização Temporária destina-se à identificar a presença de condicionamentos a uma circulação normal na via pública, nomeadamente a existência de obras ou obstáculos ocasionais, tais como acidentes e outros, e a transmitir aos utentes obrigações, restrições ou proibições especiais que temporariamente lhes são impostas. Este tem como características, fundo amarelo e símbolo preto, excepto aqueles cujos símbolos representam outros sinais neles inscritos e as ferramentas do condutor.

Figura 17. Sinais de Proibição de Carácter temporário.



Fonte: Manual de código de estrada (2012, p.199).

2.4.2. Critérios de uso de Sinais de Proibição no mundo: Portugal e Brasil.

No mundo existem vários critérios do uso de sinais de proibição mesmo os países serem falantes da mesma língua. Por exemplo, apesar de Portugal, Brasil, Angola e Moçambique partilharem a mesma língua, a verdade é que os sinais de trânsito desses países são bastante diferentes. No caso de Portugal, encontramos que o país segue as normas da União Europeia nomeadamente as normas da Convenção de Viena sobre Sinalização Rodoviária de 1968. Segundo a qual os principais sinais de trânsito são: triângulo para perigo, círculo para proibição, octógono para sinal de paragem, triângulo invertido para dar preferência, etc.

No caso da América Latina, quase desde o início da construção de estradas, os sinais de trânsito seguem as normas utilizadas nos Estados Unidos. Embora vários dos seus sinais sejam os mesmos que os utilizados nas estradas europeias, nestes países são utilizadas muitas mais palavras nos sinais. Para além, após inúmeras tentativas de homogeneização de sinais na América do Sul, vários países (incluindo o Brasil), declaram em 1995 que tinham grandes dificuldades em utilizar um único manual. Juntamente com a Argentina, El Salvador, Honduras, México, Uruguai e Venezuela, o Brasil indicou que era indispensável adaptar os acordos alcançados até a data à realidade particular da cada país e à dinâmica das suas cidades.¹

Figura 18. Sinalização em Portugal e Brasil.



Fonte: <https://www.eurodiccas.com.br/placas-de-sinalizacao-em-portugal/>

2.4.3. Critérios de uso de Sinais de Proibição em Moçambique

Olhando para realidade moçambicana, o uso dos Sinais de Proibição obedece o Decreto-lei n°1/2011 que preconiza:

“As vias públicas devem ser convenientemente sinalizadas nos pontos em que o trânsito ou o estacionamento estejam vedados ou sujeitos a restrições e, bem como, onde existem, obstáculos, curvas encobertas, cruzamentos, entroncamentos e

¹ Informação disponível em <https://www.circulaseguro.pt/sinais-de-transito-portugal-brasil> acesso no dia 15 de Março de 2023 as 7h00.

passagens de níveis outras circunstâncias que imponham às condutoras precauções especiais” .

Os esforços empreendidos após a independência nacional, com o fito de adequar a legislação rodoviária à realidade actual e aos padrões vigentes na região da SADC, (CERST, p.11).

Além desse Decreto-lei, devido às políticas de integração regional nas quais Moçambique está envolvido usa-se também decretam 51/2009 de 24/04/2009 que resulta de resolução 18/98 de 12 de Maio da SADC a qual enfatiza enfatiza:

“Os sinais colocados nas vias públicas têm a finalidade de regular, disciplinar e orientar o trânsito e dar ainda indicações úteis. São posicionados nos locais que possam oferecer perigo para o trânsito ou em que este deva obedecer a precauções, restrições ou ainda em locais que se mostre útil dar indicações aos utentes da via. A sinalização das vias públicas compete: à direcção Nacional das Estradas (ANE) nas estradas nacionais e às Autarquias ou Conselhos Municipais, nas vias, nas estradas, nas ruas e nos caminhos municipais. Em qualquer dos casos mediante parecer favorável do INAV (Instituto Nacional de Viação) ”.

Em suma, com Sinais colocados em lugares onde existam obstáculos ou mesmo em lugares onde levará os pedestres e automobilistas à uma atenção especial, a lei de sinalização em Moçambique visa orientar e dar melhores condições de Trânsito aos peões e automobilistas.

Figura 19. Sinalização de Proibição em Moçambique.



Fonte: Aplicativo, Código de Sinais de Transito.

CAPÍTULO III. METODOLÓGIA

3.1. Tipo de pesquisa.

Para presente monografia fez-se o uso dos seguintes tipo de pesquisa: quanto à sua abordagem, foi usada a pesquisa qualitativa; quanto à natureza foi usada a pesquisa básica; quanto aos objectivos foi usada a pesquisa exploratória e quanto ao procedimento técnico foi usada a pesquisa bibliográfica.

3.2. População e amostra

A população em estudo foi toda comunidade do Bairro Luís Cabral, no município de Maputo, e sua amostra foi aleatória, no total 11 inqueridos. Do total dos inqueridos, 1 (um) com perguntas exclusivas. A amostragem escolhida para proceder com o estudo é amostragem aleatória dos pesquisados, significando o aleatório que a selecção se faz de forma que cada membro da população tenha a mesma probabilidade de ser escolhido.

3.3. Breve apresentação do local de estudo

O estudo foi realizado na cidade de Maputo, concretamente no bairro Luís Cabral. O bairro de Luís está localizado no distrito Urbano de Kamubukwana.

Plano Parcial de Urbanização com proposta de intervenção para o reordenamento e regulamento do Bairro Luís Cabral (área de intervenção de 290), abrangendo maioritariamente áreas de alojamento informal. Situado na proximidade do Porto de Maputo (o segundo maior da África Austral), em vias de ser ampliado, e onde convergem três linhas ferroviárias, ligando Moçambique à África do Sul, Suazilândia e Zimbabwe (fonte: <https://www.nrvnorvia.com/pt/projetos/bairro-luis-cabral-promaputo-ii>).

Figura 20. Mapa de localização geográfica do Bairro Luís Cabral.



Fonte: Mapcarta (2023).

3.4. Técnicas e instrumentos de recolha de dados.

Para esta pesquisa foram usadas as seguintes técnicas e instrumentos: observação directa, que segundo (Michaliszyn & Tomasini, p. 52), “a observação é uma *“técnica de colecta de dados em que o pesquisador se vale dos sentidos para obtenção dos dados”*”, e quanto aos seus instrumentos foram utilizados: check list, máquina fotográfica, bloco de notas, telefone e diário.

Entrevista estruturada, segundo (Gil, 2008, p.113), *“entrevista estruturada desenvolve-se a partir de uma relação fixa de perguntas, cuja ordem e redacção permanece invariável para todos os entrevistados, que geralmente são em grande número”* e usou-se como instrumentos o roteiro de entrevista.

Inquérito por questionário que segundo Chizzontte (2000:38), citado por DIAS (2010, p. 110) *“é um conjunto de questões pré-elaboradas, sistemáticas e sequencialmente dispostas em itens que constituem o tema de pesquisa, com objectivo de sugerir dos entrevistados respostas por escrito ou verbalmente”*, e usou-se como instrumento o questionário.

3.6. Procedimento para análise de dados.

Para análise dos dados da pesquisa usou-se a análise de conteúdo, que no ponto de vista de Roesch (1999) “conta a frequência de um fenómeno e procura identificar relações entre os fenómenos, sendo que a interpretação dos dados se socorre de modelos conceituados definidos a priori” e análise estatística – onde inicialmente, os dados são colocados em tabelas para, em seguida, serem usados em gráficos (histogramas e circulares).

3.7. Aspectos éticos da pesquisa.

Para o desenvolvimento desta monografia, observou-se com cautela todos os cuidados a ter em conta nas diversas formas e fontes de busca de informação. Bem como respeitou-se todos os termos e condições da sua busca desde as consultas até a captura de informação de modo a evitar possíveis plágios. Seguiu-se com todos os procedimentos legais e foram obedecidas todas as Normas de Produção e Publicação de Trabalhos Científicos da Universidade Pedagógica de Maputo.

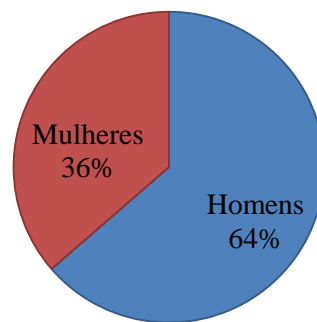
CAPÍTULO IV: APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS.

4.1. Perfil dos participantes

No que diz respeito ao perfil dos participantes desse estudo, foram entrevistados 4 mulheres e 7 homens. Um dos representantes com perguntas exclusivas. Foram no total seleccionadas 9 perguntas, dentre as quais 4 relacionadas às características sociodemográficas, sendo elas: sexo, idade, ocupação e nível de formação académica.

Com base na identificação do sexo, foi possível observar que 36% dos entrevistados são Mulheres, e 64% são Homens, conforme ilustra o gráfico 1.

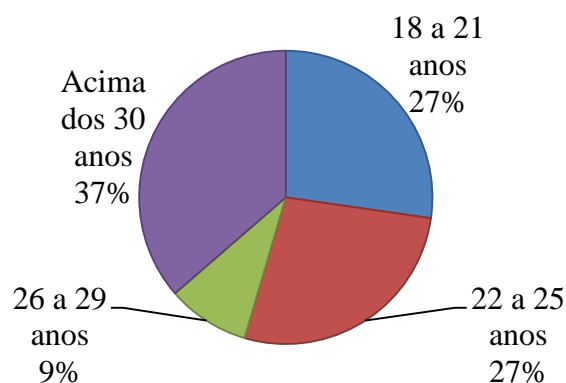
Gráfico 1. Sexo dos representantes.



Fonte: Adaptado pelo autor (2023).

Ao analisarmos a faixa etária dos entrevistados, foi identificado que 27% possuem idades no intervalo de 18 a 21 anos, igual número no intervalo dos 22 a 25 anos com 27%, e 9% no intervalo dos 26 a 29 anos, e por fim 37% acima dos 30 anos, conforme ilustra o gráfico 2.

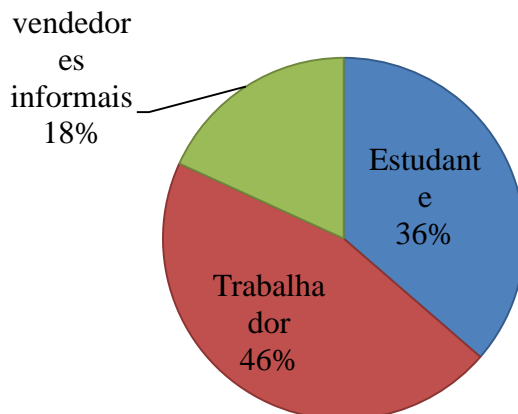
Gráfico 2. Faixa etária dos representantes.



Fonte: Adaptado pelo autor (2023).

Ao analisarmos a ocupação dos entrevistados, foi identificado que 36% são estudantes, 46% são trabalhadores e, por fim 18% com outras ocupações, conforme ilustra o gráfico 3.

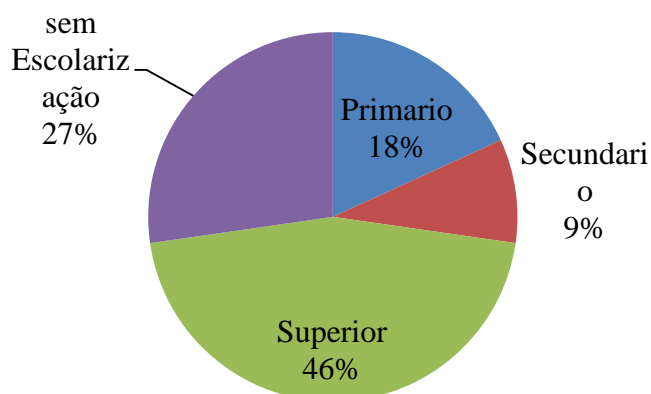
Gráfico 3. Ocupação dos representantes.



Fonte: Adaptado pelo autor (2023).

Com objectivo de saber qual o nível educacional dos entrevistados foi questionado sobre o nível da formação académica constatou-se que, 18% dos entrevistados possui ensino primário, 9% com ensino secundário, 46% com nível superior, e, por fim, com outra formação académica 27%, como apresenta o gráfico 4.

Gráfico 4. Nível de formação académica.



Fonte: Adaptado pelo autor (2023)

4.2. Posicionamento da TRAC em relação a desobediência e opinião dos residentes e vendedores no que diz respeito aos Sinais do Trânsito de Proibição.

À TRAC, sendo uma entidade responsável pela manutenção e sinalização da EN4, foi direccionada uma entrevista com o objectivo de apurar o seu posicionamento em relação a desobediência aos Sinais de Trânsito Proibição na EN4 pelos moradores do Bairro Luís Cabral.

Ao questionar sobre as como é feita a sinalização da estrada pela TRAC na EN4, a TRAC referiu que, “sinalização não é aleatória para o troço portagem até Brigada, pois, temos uma estrada internacional e nossa sinalização é baseada nas normas da SADC onde Moçambique é um dos membros”.² Acrescentou ainda que, “existe também dentro deste troço sinais para automobilistas e outros que são exclusivamente para os pedestres, à caso de exemplo, temos os Sinais de proibido vender, onde estes vêm trazendo vários problemas até aos dias de hoje”.

Questionado se a comunidade do Bairro Luís Cabral, conhece os Sinais existentes nas bermas das estradas.³ A TRAC numa impressão convincente respondeu que, “a comunidade conhece sim o significado dos Sinais existentes nas bermas da estrada daquele troço, principalmente os residentes e vendedores, os Sinais no troço portagem até brigada encontram-se fora dos passeios, para além dos dois metros do passeio, temos mais um metro para fora onde temos os Sinais de Trânsito, os Sinais deviam ser de fácil percepção para quem tem conhecimento”.

Estes depoimentos mostram que, a TRAC tem desenvolvido campanhas de sensibilização da população no que diz respeito aos perigos de desobediência aos Sinais de Trânsito de Proibição na EN4. Entretanto, a comunidade residente ao longo desse troço, não desobedecem por falta do conhecimento mas sim por outros factores.

Aliado a essa questão, buscando entender os factores da desobediência dos Sinais de Trânsito de Proibição por parte da comunidade de Luís Cabral, questionou-se a TRAC sobre os factores que levam os residentes a não obedecer os Sinais de Trânsito de Proibição ao longo da EN4.⁴ A TRAC referiu que, “o principal factor de desobediência aos Sinais de Proibição são problemas de pobreza urbana gerados pelo desemprego e crise económica que ainda afecta o desenvolvimento do país”. Aliado a “falta de coordenação entre as autoridades competentes, deficiência na partilha da informação sobre a segurança rodoviária e o

² Ver apêndice 2, a resposta 1.

³ Ver apêndice 1, a pergunta 2.

⁴ Ver apêndice 1, a pergunta 5.

comportamento dos condutores que fazem compras nos vendedores informais em locais impróprios e a qualidade de infra-estruturas rodoviárias.”

Mediante estes depoimentos, foi questionado sobre as atitudes a serem tomadas para uma possível minimização dos problemas dos factores de desobediência dos Sinais de Trânsito de Proibição por parte da comunidade de Luís Cabral⁵.

Respondeu que, existem várias atitudes a ser tomada como: a massificação da sensibilização da população sobre as consequências da desobediência dos sinais de proibição. Isso porque a situação é antiga e por várias vezes, inclusive em coordenação com a Polícia Municipal, levamos a cabo uma série de actividades de sensibilização, mas não tem surtido o efeito desejado, devido ao reflexo da situação económica do país. A acrescentou ainda que: “Nós sensibilizamos sempre. Algumas acatam outras não. O mesmo acontece com as pessoas que atravessam na via pública. Já tivemos uma situação de acidente que envolvia duas senhoras que vendem refeições na via pública. Quando elas se recuperaram voltaram para o mesmo local. É complicado”.

Dos dados colhidos na TRAC, conclui-se que, a situação é antiga e por várias vezes, inclusive em coordenação com a Polícia Municipal, leva-se a cabo uma série de actividades de sensibilização, mas não tem surtido o efeito desejado, devido ao reflexo da situação económica do país.

Figura 21. Comércio Informal na Estrada N4.



Fonte: Adaptado pelo autor 2023

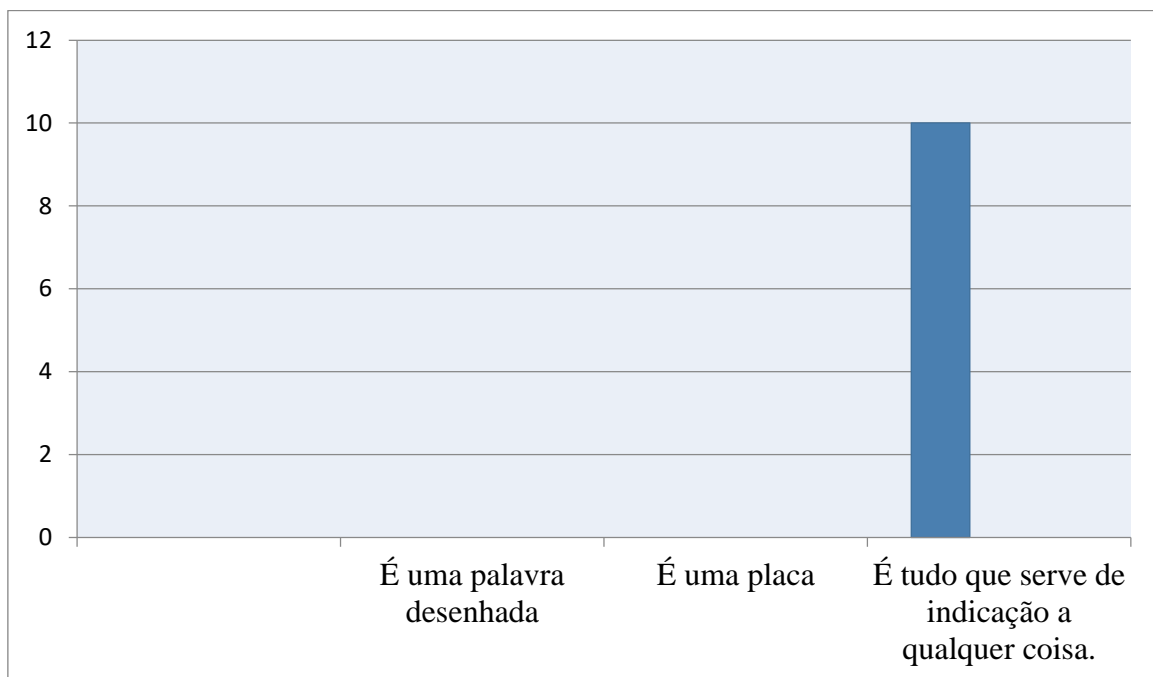
⁵ Ver apêndice 1, a pergunta 6.

4.3. Posicionamento dos moradores do Bairro de Luís Cabral em relação desobediência dos Sinais do Trânsito de Proibição.

Com o objectivo de analisar o posicionamento e o grau de envolvimento dos residentes e vendedores sobre a compreensão e a desobediência dos Sinais de Trânsito de Proibição, foi-lhes direccionado um questionário.

Numa primeira impressão do contacto que se teve com os residentes e vendedores, foi possível constatar que os residentes e vendedores têm conhecimentos sólidos sobre os Sinais de Trânsito de Proibição e seus significados. Tendo como objectivo avaliar o nível de conhecimento dos residentes de Bairro de Luís Cabral em relação aos sinais, perguntou-se: sobre o que é Sinal? Das respostas apresentadas constatou-se 100% dos participantes tinham noção do que é um sinal.

Figura 22. Nível de conhecimento dos residentes de Bairro de Luís Cabral em relação aos Sinais.



Fonte: Elaborado pelo autor (2023)

Aliado a essa questão, foram questionados se no bairro tem Sinal de trânsito?⁶ Num total de 10 entrevistados sete (7) responderam que Sim e três (3) responderam que não. Como demonstra da Tabela 1.

⁶ Ver apêndice 2, a pergunta 1.

Tabela 1. Conhecimento dos tipos de Sinais de Trânsito.

Respostas	Número de moradores que responderam	
	[n]	[%]
Sim	7	70%
Não	3	30%
Total	10	100

Fonte: Adaptado pelo autor (2023)

Questionados se tem tido algumas dificuldades ao interpretar os Sinais de Trânsito de Proibição,⁷ 70% (n=7) dos entrevistados responderem que não tem nenhuma dificuldade ao interpretar os Sinais de Trânsito de Proibição, e 30% (n=3) teve uma resposta contrária, isto é, “sim, têm dificuldades ao interpretar alguns Sinais de Trânsito de Proibição”. Assim sendo, de acordo com as percentagens chegámos a conclusão de que os residentes e vendedores de Luís Cabral não têm dificuldade ao interpretar e atribuir um significado aos Sinais existentes naquele bairro.

Questionado sobre os factores de desobediência aos sinais de trânsito de Proibição os residentes do Bairro Luís Cabral⁸ referiram-se de problemas da falta do emprego e da importância do comércio informal no sustento das suas famílias apesar do perigo enfrentado na estrada N4. Acrescentaram ainda que, nós estamos aqui e sair é difícil porque é neste local que conseguimos o pão de cada dia para alimentar as nossas famílias. Se ficarmos em casa, os que dependem de nós ficam sem o que comer.

Nesse contexto, Maposse (2011, p.66) explica que, existe relação entre a ocupação da força de trabalho no comércio informal e a falta de emprego formal. Esta relação está ligada a factores tais como:

- O baixo nível de educação, a falta de experiência de trabalho (uma vez que aprendem sozinhos na prática) e o factor sexo (mulher) aliada à introdução de novas tecnologias que definiram ou redefiniram as formas de contratação dificultam muito a concorrência da força de trabalho não qualificada ao emprego formal;

⁷ Ver apêndice 2, a pergunta 2.

⁸ Ver apêndice 2, a pergunta 5.

- A necessidade de aumentar os rendimentos, principalmente por parte do chefe do agregado familiar, para a satisfação das necessidades básicas do agregado familiar também leva a que a força de trabalho se ocupe no comércio informal;
- O reduzido número de postos de trabalho oferecidos pelo emprego formal que contrasta com a mão-de-obra disponível para trabalhar, cria condições para que a força de trabalho se ocupe no comércio informal.

Figura 23. Desobediência de Sinal de Proibição na EN4.



Fonte: Adaptado pelo autor 2023

Por fim, quando questionados sobre possíveis atitudes a serem tomadas para minimização da desobediência dos Sinais de Trânsito de Proibição por parte da comunidade de Luís Cabral⁹. As respostas foram unânimes ao referenciar que uma das atitudes a serem tomadas para minimização da desobediência aos Sinais de Trânsito de Proibição por parte da comunidade de Luís Cabral na N4 é a criação de mais empregos para jovens e construção de mercados em lugares estratégicos bem como movimento de pessoas. Tal como referenciou a entrevistado X (2023)¹⁰ que: “Nós não estamos a vender no mercado porque não há movimento. Aqui fora, conseguimos encontrar muitos clientes. A Polícia municipal complica-nos todos os dias porque não nos querem ver à vender nos passeios”. Acrescentou ainda que “Estamos a

⁹ Ver apêndice 2, a pergunta 6.

¹⁰ Ver apêndice 2, a pergunta 5.

arriscar porque quem não arrisca, não petisca. Estamos a arriscar as nossas vidas pela defesa das nossas famílias”.

Mediante os depoimentos aqui apresentados, conclui-se que existe uma consciência nos residentes do Luís Cabral sobre a necessidade de mudança de comportamento para minimização da desobediência aos Sinais de Trânsito de Proibição, no entanto a questão financeira tem falado mais alto devido a falta de emprego e movimento nos mercados.

4.4. Descrição dos factores de desobediência aos Sinais de Trânsito de Proibição em Moçambique.

Em Moçambique existem vários factores que influenciem na desobediência aos sinais de trânsito de proibição. O autor Siteo (2014) no seu estudo para obtenção do grau de mestrado em Gestão Empresarial intitulado “*A Gestão do trânsito rodoviário: Desafios enfrentados pelas autoridades competentes de fiscalização do trânsito rodoviário – Estudo de caso da Cidade de Maputo*” aponta vários factores tais como:

1. Deficiência na planificação das actividades;
2. Falta de coordenação entre as autoridades competentes;
3. Deficiência na partilha da informação sobre a segurança rodoviária;
4. Deficiência na formação técnico-profissional do pessoal operativo;
5. Insuficiência de recursos (humanos, técnicos e financeiros) para realizar trabalho de qualidade; Complexidade própria dos problemas, que influenciam negativamente o desempenho eficaz das autoridades.
6. Dinâmica do crescimento do parque automóvel fora das previsões das autoridades;
7. O comportamento dos condutores e a qualidade de infra-estruturas rodoviárias;
8. Falta de um plano estratégico para a segurança rodoviária;
9. Qualidade de fiscalização policial;
10. Legislação desajustada da realidade;
11. Nível de corrupção no seio das autoridades; (SITOE, 2014, p.27).

Essas constatações do autor reforçam posicionamento do DMT referiu-se que, “o principal factor de desobediência aos sinais de proibição são problemas de pobreza urbana gerados pelo desemprego e crise económica que ainda afecta o desenvolvimento do país”. Aliado a “falta de coordenação entre as autoridades competentes, deficiência na partilha da informação sobre a segurança rodoviária e o comportamento dos condutores que fazem compras nos vendedores informais em locais impróprios e a qualidade de infra-estruturas rodoviárias”

4.5. Estratégias de minimização de desobediência aos Sinais de Trânsito de Proibição dos residentes do Bairro Luís Cabral.

Tomando em consideração a experiência prática do trabalho de campo, bem como a realidade económica que Moçambique se encontra no momento é necessário que se tome certas medidas ou desenvolver estratégias com vista à minimização dos problemas de desobediência aos Sinais de Trânsito de Proibição pelos residentes e vendedores do Bairro Luís Cabral

4.5.1. À Sociedade no geral e aos vendedores

- Sensibilização da sociedade sobre os perigos do comércio informal nas auto estradas como a N4, bem como estimular a contribuição da mesma para melhorar a imagem (estética) do seu bairro, escutando e seguindo ao passo a sensibilização dos agentes responsáveis pela estrada N4, bem como a sociedade deve pôr em prática os conhecimentos que tem sobre os Sinais de Trânsito existentes na berma da estrada e respeitar sua informação.
- Incentivo e financiamento de projectos e auto empregos para jovens em lugares seguros antecidos com formações sobre desvantagens do comércio informal.

CAPÍTULO V: CONCLUSÃO e RECOMENDAÇÕES

Com este trabalho concluiu-se que, a sinalização não é um fenómeno recente, desde os primórdios as primeiras comunidade usavam a sinalização para marcar o sentido da direcção, o Homem deixava pegadas no solo, marcas em troncos de árvores, rocha nas cavernas pinturas como marca de indicação de direcção ou marcas do seu passado.

Além disso, através deste estudo percebeu-se que a sinalização de trânsito de proibição é importante para regulamentar as obrigações, proibições ou restrições que governam o uso da via; advertir os condutores e pedestres sobre situações de perigo existentes; e indicar o posicionamento correcto dos veículos e pedestres as direcções à seguir para chegar aos locais de interesse (ajudando, assim, os pedestres e condutores nos seus movimentos e deslocamentos).

Diante de tudo chegou-se a concluir que apesar da importância evidente em Moçambique particularmente na N4 no Bairro de Luís Cabral não se faz sentir por vários factores a destacar: a falta de movimentos nos mercados, a expansão do comércio informal, o desemprego, falta de coordenação entre as autoridades competentes, deficiência na partilha da informação sobre a segurança rodoviária e o comportamento dos condutores e passageiros que fazem compra nos vendedores informais em locais impróprios e a qualidade de infra-estruturas rodoviárias.

No entanto, a sinalização de Trânsito de Proibição é um instrumento potencialmente susceptível de se recorrer para minimização dos problemas de desobediência á estes Sinais basta que sejam reforçadas com algumas estratégias como: sensibilização da sociedade sobre os perigos do comércio informal nas auto estradas como a N4, bem como estimular a contribuição da mesma para melhorar a imagem (estética) do seu bairro, escutando e seguindo ao passo a sensibilização dos agentes responsáveis pela estrada N4, bem como a sociedade deve pôr em prática os conhecimentos que tem sobre os Sinais de Trânsito existentes na berma da estrada e respeitar sua informação. E por fim acreditamos que quando a educação começa das crianças faz que elas implementem no seu percurso de vida, isto é, as crianças é que serão sucessores desta geração, daí a sensibilização deve partir das mesmas, depois para os mais velhos.

O estudo não teve a pretensão de esgotar o assunto, nesse contexto como sugestão para trabalhos futuros, temos como proposta: Estudo do impacto do comércio informal na desobediência dos Sinais de Trânsitos na N4 em Moçambique.

5.1. Recomendações

Ao Conselho municipal

- Comece à sensibilizar os mais novos, acreditamos que quando a educação começa das crianças faz que elas implementem no seu percurso de vida, isto é, as crianças é que serão sucessores desta geração, daí a sensibilização deve partir das mesmas, depois para os mais velhos;
- Procure lugares próprios mais próximos de suas residências para que estas pessoas possam realizar suas actividades de venda.

Bibliografia

ALMEIDA, De L; VELOSO, H. *Educação Visual 8ª classe*, Plural Editores. Moçambique 2020.

BOWDITCH, J. L; BUONO, Anthony F. *Elementos de comportamento organizacional*:: Pioneira, São Paulo, 2004.

CASTILHO, F.B. *Sobre a conspicuidade, legibilidade e retrorrefletividade das placas de sinalização viária*. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo. São Carlos, 2009.

CONTRAN, Conselho Nacional de Trânsito. *Volume V do Manual de Sinalização Semafórica*, 2014.

CONTRAN, Conselho Nacional de Trânsito. *Volume IV do Manual de Sinalização Horizontal*, 2007.

DIAS, Hildizina Norberto. Et al. *Manual de Práticas e Estágio Pedagógico*. 2ª Edição. Editora educar, 2010.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Dicionário Aurélio*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986.

FIDALGO, A; GRADIM, A. *Manual de Semiótica*: Portugal.2004

GOMES, S. L; REBOUÇAS, E. S. e REBOUÇAS FILHO. *Reconhecimento ótico de caracteres para reconhecimento das sinalizações verticais das vias trânsito*. 2014.

MAPOSSE, Adelina Hercília Sete. *O Papel do Comércio Informal da Ocupação da Força de Trabalho em Moçambique*. Maputo: EM, 2011.

MACAMO, S, S. J.. *Percepção de riscos dos pedestres na travessia da EN1: Estudo Sobre a Ponte Aérea do Bairro Jorge Dimitrov em Maputo*. Monografia científica. Faculdade de Letras e Ciências Sociais. Maputo, Universidade Eduardo Mondlane, 2013.

MACARINGUE, S, E., *Metodologia de Desenho de Sinalização Rodoviária. Caso de estudo: Avaliação da Sinalização semafórica no cruzamento das avenidas 25 de Setembro e Guerra Popular na Cidade de Maputo*. Monografia científica. Faculdade de engenharia curso de licenciatura em engenharia civil, Universidade Eduardo Mondlane, 2022.

- MARCONDES, Maria Helena Villa Gimenis. *Comunicação Ineficaz entre os departamentos e seus efeitos na agilidade e transparência dos serviços na empresa*. Monografia de Científica. Curso de Pós-Graduação em Desenvolvimento Gerencial e Recursos Humanos. Fundação Educacional do Município de Assis, 2004.
- MARCONI, M. Andrade; LAKATOS, E. Maria. *Metodologia científica*. 5ª Ed. S. Paulo, 2003.
- MICHALISZYN, M, S; TOMASINI, R. *Pesquisa, orientações e normas para elaboração de projectos, monografias e Artigos Científicos*. 5ª Edição, Editora Vozes.
- MOMADE, N.. *Análise de Processos de Interpretação de Signos Visuais nas Comunidades Moçambicanas*. Monografia científica. Faculdade de Engenharia e Tecnologias. Maputo, Universidade Pedagógica, 2016, pp. 21-22.
- MORESI, E. *Metodologia de Pesquisa*. Programa de Pós-graduação stricto sensu em gestão do conhecimento e da tecnologia da informação da Universidade Católica: Brasília, 2003.
- MUNARI, B. *Diseño y comunicación visual*. Barcelona: Gustavo Gili, 1987.
- PEIRCE, C, S. *Semiótica*. São Paulo: Perspectiva, 2003
- ROCHA, Júlio César (org.) *Grandes Temas de Marketing*. Editora de Ponta, Fortaleza,2001.
- ROESCH, Sylvia Maria Azevedo. *Projeto de estágio do curso de Administração: guia para pesquisa, projeto, estágios e trabalho de conclusão de curso*. São Paulo: Atlas, 1999.
- SANTAELLA; Lúcia. *O que é semiótica*. São Paulo: Brasiliense, 1987.
- SÁ FREIRE, R, T. *Trânsito: um problema urbano*. Trabalho de Conclusão Curso de Especialização em Engenharia Urbana. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2011.
- SITOE S. J., *A Gestão do trânsito rodoviário: Desafios enfrentados pelas autoridades competentes de fiscalização do trânsito rodoviário – Estudo de caso da Cidade de Maputo*. Maputo: UEM, 2014.
- CHIZZONTTE, A. citado por DIAS, et. Al. *Método e instrumento de recolha de dados*, 2010.
- WILLIAMS, R.; NEWTON, J. H. *Visual communication: Integrating media, art, and science*. New York, NY: Routledge, 2007.

a) Documentos Oficiais

CÓDIGO DE ESTRADA E REGULAMENTO DE SINAIS DE TRANSITO, 2^a ed. Moçambique. 2012.

Decreto da lei n.º 01/2011 da República de Moçambique. Que aprova o Código de Estradas;
MANUAL DE CÓDIGO DE ESTRADA.

b) Artigos ou Textos obtido ou Consultado na Web

O'CONNOR, Z.. *Colour, contrast and Gestalt theories of perception: The impact in contemporary visual communications design*. *Color Research and Application*. v. 40, p.85–92, 2013. [online] Disponível em <https://www.researchgate.net/publication/259536971_Colour_Contrast_and_Gestalt_Theories_of_Perception_The_Impact_in_Contemporary_Visual_Communications_Design>

Acessado em 10 de Fevereiro de 2023.

WORTH, S. *Cognitive aspects of sequence in visual communication*. *AV Communication Review*. v. 16, p.121–145, 1968. [online] Disponível em <https://www.semanticscholar.org/paper/Cognitive-aspects-of-sequence-in-visual-Worth/d8f30ef2c04403e735a8dc7e98ec403da4d178b5>, Acessado em 24 de Abril de 2023.

<https://www.nrv-norvia.com/pt/projetos/bairro-luis-cabral-promaputo-ii>, Acessado em 30 de Novembro de 2022 pelas 4h50.

Apêndices

APÊNDICES

Apêndices I.**Questionário para Director de Manutenção da TRAC**

Exmo (a) morador (a)

Sou estudante da Universidade Pedagógica de Maputo, Departamento de Desenho e Construção, Faculdade de Engenharias e Tecnologia, encontro-me a realizar um trabalho de pesquisa para obtenção de grau de licenciatura em ensino de Educação Visual com habilitação em Desenho de Construção. Tem em mãos o questionário que se insere na pesquisa cujo tema é *“A construção de Significados na Interpretação de Sinais de Trânsito de Proibição no Bairro Luís Cabral.* “O mesmo enquadra-se no âmbito de recolha de dados para a construção do trabalho de Monografia Científica, pelo que a vossa colaboração é de extrema relevância. Neste guião de entrevista estão formuladas as questões abertas e fechadas, responde as questões solicitadas que melhor caracteriza a sua situação. Sobre elas está garantida a total confidencialidade.

1) DADOS PESSOAIS E PROFISSIONAIS

1. Qual é o seu sexo

Masculino Feminino

2. Qual é a sua faixa etária (idade)

18 a 21 anos 22 a 25 anos 26 a 29 anos Acima dos 30 anos

3. Qual é a sua ocupação

Estudante Trabalhador Outros

4. Nível de formação académica

Primário Secundário Superior Outro

Roteiro de Entrevista Aplicado aos ao Director de Manutenção da TRAC

1. Como é feita a sinalização da TRAC no troço Portagem até Brigada?
2. A comunidade do bairro Luís Cabral, conhece os sinais existentes nas bermas das estradas?

Sim () Não ()

3. Os residentes do bairro Luís Cabral têm a noção da importância dos sinais de trânsito de Proibição?

Sim () Não ()

4. Qual é o grau de obediência dos Sinais de Trânsito de Proibição existentes nas bermas da estrada pelos residentes do bairro Luís Cabral?
5. Quais são os factores que levam os residentes a não obedecerem os Sinais de Trânsito de Proibição ao longo da N4?
6. Quais são as atitudes a serem tomadas para uma possível minimização dos problemas de desobediência dos sinais de proibição por partes da comunidade de Luís Cabral.

Apêndices II.

Assunto: Roteiro de Entrevista Aplicado aos moradores do bairro Luís Cabral na cidade de Maputo

Exmo (a) morador (a) do bairro Luís Cabral

Sou estudante da Universidade Pedagógica de Maputo, Departamento de Desenho e Construção, Faculdade de Engenharias e Tecnologia, encontro-me a realizar um trabalho de pesquisa para obtenção de grau de licenciatura em ensino de Educação Visual com habilitação em Desenho de Construção. Tem em mãos o questionário que se insere na pesquisa cujo tema é “*A construção de Significados na Interpretação de Sinais de Trânsito de Proibição no Bairro Luís Cabral.*” O mesmo enquadra-se no âmbito de recolha de dados para a construção do trabalho de Monografia Científica, pelo que a vossa colaboração é de extrema relevância. Neste guião de entrevista estão formuladas as questões abertas e fechadas, responde as questões solicitadas que melhor caracteriza a sua situação. Sobre elas está garantida a total confidencialidade.

1) DADOS PESSOAIS E PROFISSIONAIS

1. Qual é o seu sexo

Masculino Feminino

2. Qual é a sua faixa etária (idade)

18 a 21 anos 22 a 25 anos 26 a 29 anos Acima dos 30 anos

3. Qual é a sua ocupação

Estudante Trabalhador Outros

4. Nível de formação académica

Primário Secundário Superior Outro

Roteiro de Entrevista Aplicado aos moradores do bairro Luís Cabral na cidade de Maputo

1. Sabe o que é um sinal? Assinala a opção correcta.

- a) É uma palavra desenhada ()
- b) É uma placa ()
- c) É tudo que serve de indicação a qualquer coisa ()

2. Identifica qual das imagens é um sinal:



3. Sabe quais são os tipos de sinais básicos? Assinala a opção correcta.

- a) Proibição, obrigação, perigo, informação ()
- b) Aviso, negação, proibição, ordem ()
- c) Semáforo, placas no passeio ()

4. No seu bairro tem sinais?

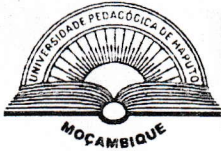
() Sim () Não

5. Quais são os factores que levam os residentes a não obedecerem os sinais de trânsito de proibição ao longo da N4?

6. Quais são as atitudes a serem tomadas para uma possível minimização dos problemas de desobediência dos sinais de trânsito de proibição por parte da comunidade de Luís Cabral.

Anexos

ANEXOS



Direcção



Faculdade
de Engenharias
e Tecnologias

Campus da Lhanguene, Av de Trabalho, 2482, Maputo Tel: +258 82 241 4880

CREDENCIAL

À JRAC

Credencia-se o(a) Alexandre Martins Rufino,
Portador(a) do Bilhete de Identidade 040 102 109 107 B, emitido pelo Arquivo de
Identificação Civil de C. Matola, aos 02 de Agosto de 2017
Filho(a) Martins Rufino e de Lurdes Luis Ayzol,
estudante do 4º Ano do Curso de Educação Visual, a fim de
efectuar a recolha de dados para elaboração de monografia, junto aos
especialistas na área de Sinalização e estradas N4.

Mais se informa que a duração da consulta será de 30 dias.

Maputo, aos 19 de julho de 2022

Pl. Chefe de Repartição de PTPs
Manuel José Maquie
Eng. António D. P. Maquie (MSc.)



Contacto: