



## Transporte de passageiros, segurança rodoviária e protecção dos direitos humanos em Moçambique

### I. Um Estado distraído perante a garantia do direito à vida dos cidadãos

**H**á muito que os cidadãos moçambicanos reclamam a melhoria das condições de transporte terrestre e segurança rodoviária, o que passa não só pela reabilitação das estradas e respectiva sinalização e iluminação, mas também por

garantir que na via pública só circulem os transportes ou viaturas em condições, incluindo as mecânicas.

São recorrentes os acidentes de viação que ceifam vidas nas estradas, seja devido à cultura de má condução, ou à condução sob o

efeito de álcool, o que já se mostra enraizado em Moçambique, seja devido à circulação de várias viaturas em péssimas condições, seja devido à corrupção que cria espaço para que as pessoas que não estão habilitadas a conduzir conduzam, ou para que os cidadãos ad-



qu岸am carta de condução sem frequentar a escola de condução e que sejam admitidas pelo mérito e não pelo dinheiro que pagam para a aquisição da carta de condução. Importa aqui lembrar que o Centro de Integridade Pública (CIP) levou a cabo um trabalho de investigação que culminou com a denúncia do esquema de corrupção para a obtenção de carta de condução no INAT-TER, actual INATRO. Trata-se, pois, de uma evidência de como os acidentes que ceifam várias vidas são alimentados pela prática da corrupção nas instituições de transporte em Moçambique.

Outrossim, as principais estradas do País, com destaque para a N1 que liga o sul ao norte de Moçambique, bem como as estradas das cidades capitais estão praticamente danificadas, esburacadas, com deficiente sistema de sinalização e iluminação, senão quase inexistente, para além da existência de um corrupto e precário sistema de fiscalização rodoviária que em muitas situações está preocupada em verificar a carta de condução e o livrete da viatura senão uma outra documentação da viatura ou pequenos aspectos que permitam a cobrança do *refresco*.

Aliás, relativamente ao controlo da velocidade, a Polícia de Tarânsito (PT) não encara esta fiscalização como um acto transparente e de dissuasão de condução à alta velocidade e fora dos parâmetros permitidos pelo Código de Estrada, mas sim como uma actividade para ganhar dinheiro pela prática



Créditos: DW

da corrupção uma vez que os agentes da PT procuram a todo o custo se esconder para que não sejam vistos pelos condutores ou automobilistas que estejam a conduzir a uma velocidade fora dos limites permitidos pelas normas de trânsito.

Não são claros ou conhecidos os planos e estratégias para a reabilitação das estradas, cuja degradação é lastimável e nos dias chuvosos o risco de acidente é uma certeza uma vez que não é possível identificar a parte da estrada asfaltada da parte completamente esburacada.

## II. Política pública de transporte e segurança rodoviária

A Política pública de transporte e de segurança rodoviária, a existir, não é conhecida pelos cidadãos, nem é eficaz uma vez que os acidentes são recorrentes e fundamentalmente pelas mesmas causas.

Um aspecto particular nesta matéria é que os transportes públicos ou semi-colectivos de passageiros, bem assim os transportes de mercadoria, são permitidos circular em estado de sobrelotação dada a escassez de transporte, e em más condições mecânicas e de conservação e muitas vezes com deficiente iluminação, independentemente do período do dia. Não que seja permitido circular à luz do dia com essas deficiências, mas durante a noite torna-se mais perigoso a circulação de uma viatura sem iluminação.

Mais grave ainda, é que o Estado preteriu o investimento no sistema de transporte de tal sorte que abriu espaço para que os cidadãos

sejam transportados em viaturas de caixa aberta como se de mercadoria se tratasse.

Todas as viaturas, sobretudo os transportes públicos e semi-colectivos de passageiros, bem como os camiões ou carinhas de transporte de mercadorias passam diariamente por diferentes postos de controlo, sem condições mínimas de circulação segura e a Polícia de Trânsito faz vista grossa, acumulando o dinheiro da corrupção que recebe para essa permissão.

Em boa verdade, essas viaturas em mau estado de conservação, com problemas mecânicos e de outra natureza, recebem o carimbo ou vineta de aprovação pelos Centros de Inspeção de Veículos existentes no País, num esquema de negócios da máfia da corrupção.

Os programas de conscientização dos automobilistas são feitos de forma *ad hoc* e esporádica, sobretudo quando houve um acidente grave muito, cujas críticas são generalizadas.

Ou seja, não existe um programa devidamente estudado e implementado sobre a conscientização dos cidadãos em geral, e dos automobilistas e agentes da PT em particular, sobre a segurança rodoviária.

O Estado também aparenta não ter o controlo ou fiscalização das inúmeras escolas de condução existente no País, nem das qualificações dos respectivos instrutores. Uma autêntica *República das Bananas*, num sector de extrema relevância para a preservação da vida e saúde dos cidadãos.

O Estado permite a venda e publicidade de bebidas alcoólicas ao longo da estrada, particularmente nos passeios que acompanham a estrada, nas bombas de combustível e nas paragens dos transporte público de passageiros como se de um incentivo ao consumo de álcool aos condutores ou automobilistas se tratasse.



### III. Responsabilidade do Estado pela insegurança rodoviária e denegação do direito humano à vida

Falta uma transparente prestação de contas relativamente à canalização dos nossos impostos para a reabilitação das estradas e introdução de diversos mecanismos eficazes para a efectiva garantia da segurança rodoviária, de tal modo que os cidadãos não têm real conhecimento do que o Estado está a fazer nas estradas para minimizar as problemáticas dos acidentes de viação que tiram a vida de inúmeros cidadãos e os colocam numa situação de invalidez parcial ou completa.

Não se percebe a razão pela qual o Presidente da República nomeou para o cargo de Ministro dos Transportes e Telecomunicações alguém que já demonstrou claramente não perceber do sector e de matéria de governação e não se percebe ainda porquê o mantém no pelouro.

Não se percebe a razão pela qual o Estado e/ou Governo não levada a cabo uma profunda e séria reforma no sector dos transportes, atendendo a gestão e funcionalidade da Administração Nacional de Estradas (ANE), o Instituto Nacional de Transportes Rodoviários – INATRO, a gestão, formação e funcionalidade da PT, bem como dos Centros de Inspeção de Veículos e da gestão e funcionalidade das escolas de condução. Ademais, é importante que se estabeleça uma eficaz colaboração destas instituições entre si e com as verções de transportes municipais.

O fracasso dessas reformas e a deficiente fiscalização rodoviária num contexto de inúmeros acidentes, tendo em conta as condições das estradas, a perda das vidas e dos bens materiais, deve ser imputado ao Estado porque é ele quem está a falhar no respeito e implementação das suas responsabilidades.

O direito ao acesso ao transporte seguro ou à circulação rodoviária segura integra o leque dos direitos sociais essenciais das sociedades modernas e garantia de um sistema rodoviário seguro e uma das formas de efectivação da garantia do direito à vida plasmada no artigo 40 da Constituição da República e nos vários instrumentos de protecção dos direitos humanos de que Moçambique é parte, com destaque para a Declaração Universal dos Direitos Humanos, a Carta Africana dos Direitos Humanos e dos Povos e o Pacto Internacional dos Direitos Civis e Políticos. Negligenciar a existência de um sistema de transporte terrestre e segurança rodoviária é denegar o direito à vida e a saúde dos cidadãos vítimas de acidentes de viação pela deficiente segurança rodoviária, entanto que responsabilidade do Estado.





## IV. Conclusão

As autoridades no sector do transporte continuam a comportar-se como se não houvesse crise de transporte e de segurança rodoviária que urge solucionar. É uma realidade clara aos olhos de qualquer pessoa de diligência média que as estruturas do poder público reflectem uma séria desconexão de comunicação entre si e com o povo. O Governo demonstra sinais de estar fechado aos problemas ou necessidades de uma minoria que detém condições sociais e económicas adequadas e *status* social aceitável, em detrimento do cidadão pacato e pobre que constitui o grosso do povo moçambicano.

A falta de resposta eficaz das autoridades públicas (Governo e os Municípios) relativamente à actual crise de transporte e segurança rodoviária constitui violação a dignidade hu-

mana e do direito à vida acima de tudo. A correcta administração e organização deste sector mostra-se pertinente e urgente à luz da protecção dos direitos humanos e liberdades fundamentais. Acabar com a crise de transporte e minimizar a sinistralidade rodoviária é uma grande oportunidade para o gozo de outros direitos conexos ao acesso ao transporte e para a credibilização do Estado aos olhos do cidadão. Aliás, pode aliviar o sofrimento em massa dos utentes dos transportes públicos e semi-colectivos de passageiros (os *chapas*) e de diferentes automobilistas que se fazem à estrada.

O Governo necessita de ouvir mais o seu povo e resolver os problemas básicos dos grupos vulneráveis, bem como garantir que sector chave, como o de transporte, seja gerido por pessoas

qualificadas e competentes.

Urge ainda um estudo aprofundado sobre as várias responsabilidades do Estado no que respeita ao sector transporte e segurança rodoviária e o nível de prestação de contas sobre a actividade do Estado neste sector.

Nos casos de fracasso do Estado no cumprimento das suas obrigações que tem como consequência a perda de vidas por acidentes de viação devido à insegurança rodoviária, é preciso por em prática os competentes processos de responsabilização do Estado e indemnização das vítimas.


O Estado deve, pois, ser demandado a urgentemente garantir a existência de mecanismos práticos e pessoal competente para a efectiva segurança rodoviária.



### INFORMAÇÃO EDITORIAL:

**Propriedade:** CDD – Centro para Democracia e Desenvolvimento  
**Director:** Prof. Adriano Nuvunga  
**Editor:** Emídio Beula  
**Autor:** CDD  
**Equipa Técnica:** Emídio Beula, Julião Matsinhe, Dimas Sinoa, Américo Maluana  
**Layout:** CDD

**Contacto:**  
 Rua de Dar-Es-Salaam Nº 279, Bairro da Sommerschield, Cidade de Maputo.  
 Telefone: +258 21 085 797

 CDD\_moz  
**E-mail:** info@cddmoz.org  
**Website:** http://www.cddmoz.org

#### PARCEIRO PROGRAMÁTICO



#### PARCEIROS DE FINANCIAMENTO

