

NUM NEGÓCIO SEM TRANSPARÊNCIA E COM ENVOLVIMENTO DA ELITE

Governo recorre ao transporte de carga e animais para transportar pessoas

- Desde a independência nacional, em 25 de junho de 1975, ou seja, há 50 anos, Moçambique enfrenta um crónico problema de transporte, tanto nas zonas urbanas como, sobretudo, nas zonas rurais. A situação tem-se agravado com o tempo, principalmente devido ao crescimento populacional. À medida que se avança para as zonas rurais, os problemas tornam-se ainda mais críticos, com a degradação das vias de acesso e, nalguns casos, a inexistência destas. O governo mostra-se incapaz de investir até mesmo em estradas de terra batida.



Com o pretexto de responder à crescente demanda por transporte nas zonas rurais, o governo está a recorrer a tractores¹ com atrelados, originalmente destinados ao transporte de carga e animais, para transportar pessoas.

O Centro para Democracia e Direitos Humanos (CDD) condena esta

medida por considerá-la desumana e indigna, desafiando o governo a priorizar investimentos em infraestruturas básicas, como estradas, mesmo que sejam de terra batida, que permitiriam a circulação de meios de transporte mais apropriados e respeitadores da dignidade humana.

¹ https://opais.co.mz/governo-vai-comprar-100-tractores-com-atrelados-para-transporte-de-passageiros-na-zona-rural/?fbclid=IwY2xjawLpdTBleHRuA2FlbQlxMQ8icmlkET-EJTXR5d043SHdDSVNOaGI0AR6M5UJd-2Mo1-duZzH7PU_89xqDUa10B6MZZ0H_k64OwCB4kZbHtqT0pF0rw_aem_R089-An-hqgRNO5eq6K6RTg

Tractores para transporte de pessoas nas zonas rurais



Na semana passada, as autoridades moçambicanas anunciaram a entrega de 100 tractores² adaptados com atrelados para o transporte de passageiros em zonas rurais com vias degradadas, alegadamente para minimizar as dificuldades de mobilidade. Os dois primeiros foram

entregues na província de Cabo Delgado.

Segundo o Presidente do Conselho de Administração (PCA) do Fundo de Desenvolvimento dos Transportes e Comunicações (FTC), Paulo Ricardo, os tractores foram concebidos com “condições criadas para o trans-

porte” e oferecem algum “conforto”.

De acordo com a agência Lusa, o modelo de transporte (tractores com atrelado fechado e lugares sentados) já havia sido introduzido em 2024 no posto administrativo de Lunga, na província de Nampula.

Modelo semelhante na capital

Em Maputo e Matola, está em funcionamento um sistema semelhante. A Agência Metropolitana de Transporte de Maputo desenvolveu, em parceria com a Técnica Industrial (empresa ligada ao grupo João Ferreira dos Santos), uma solução local de transporte misto de passageiros e carga, voltada às zonas periurbanas e rurais.

O projecto consistiu na criação de uma carroçaria³ acoplada a um chassi, resultando num meio de transporte versátil, que também não dignifica a pessoa humana. Este tipo de transporte junta pessoas e mercadorias, sem oferecer o mínimo de conforto e comodidade.

Este modelo consolida a ideia de que o transporte para os pobres pode ser qualquer coisa, o que aprofunda desigualdades no acesso a serviços públicos e legítimas políticas discriminatórias travestidas de inovação.

² https://opais.co.mz/governo-vai-comprar-100-tractores-com-atrelados-para-transporte-de-passageiros-na-zona-rural/?fbclid=IwY2xjawLpdTBleH-RuA2FlbQlxMQBicmlkETFTXRSd043SHdDSVNQaGI0AR6M5UUD-2Mo1-du-2zh7PU_89xqDUa1OB6MZZ0H_k64OwCB4kZbHHtqT0pF0rw_aem_RO89-An-hqgRNQ5egK6RTg

³ <https://www.amt.gov.mz/index.php/o-que-fazemos>



Aquisição de novos autocarros: Promessas e falhas recorrentes

Recentemente, o Governo moçambicano anunciou a aquisição de 390 autocarros para reforçar o transporte público urbano e rural, com quase metade movidos a gás natural, segundo um concurso público divulgado em março de 2025.

Segundo esse concurso promovido pelo FTC, estava prevista a aquisição de 100 autocarros grandes movidos a gás para a Área Metropolitana de Maputo; 50 autocarros médios (também a gás) para a mesma região; 100 autocarros médios a diesel para as províncias; 100 veículos típicos para transporte público rural e 40 autocarros para transporte de funcionários públicos.

Contudo, várias iniciativas semelhantes já foram anunciadas no passado, mas não

foram capazes de responder ao problema de transporte. A persistência do problema deve-se, em grande medida, à corrupção e à falta de manutenção da frota existente, agravadas pela degradação das estradas, como acontece em Maputo e Matola.

Corrupção e interesses ocultos

O fornecimento dos tractores e atrelados foi adjudicado à empresa MHL Auto Lda⁴, uma das várias ligadas ao antigo Ministro na Presidência para Assuntos da Casa Civil, Constantino Bacela. A empreitada foi orçada em cerca de 650 milhões de meticais. Cada tractor com o respectivo atrelado custou 6.500.000 meticais.

Bacela, considerado testa-de-ferro⁵ do

antigo Presidente da República, Filipe Nyusi, era uma figura discreta antes da sua nomeação para o cargo governamental. Desde então, tornou-se um dos empresários mais bem-sucedidos do país, acumulando⁶ contratos públicos em diversos sectores através das seguintes empresas:

MHL Construções e Logística; MIG Energia e Múltipla Segurança; MHL Services; Magazine Multimédia; MHL Auto (esta última foi a que ganhou o concurso para fornecimento dos tractores).

Este padrão ilustra o fenómeno da captura do Estado, em que interesses privados de elites políticas moldam políticas públicas, favorecendo grupos restritos em detrimento do bem comum.

Conclusão

As soluções improvisadas e indignas adoptadas pelo governo para resolver o problema do transporte público nas zonas rurais revelam incapacidade de planificação estratégica e captura do Estado por elites que lucram com a precariedade.

Em vez de tratar o transporte como um direito e pilar do desenvolvimento humano, as autoridades continuam a responder com medidas paliativas e economicamente suspeitas, que comprometem a dignidade das pessoas e perpetuam ciclos de exclusão.

É urgente que o Estado moçambicano assuma uma postura de responsabilidade social, baseada em princípios de justiça distributiva, equidade territorial e dignidade humana como eixos estruturantes da política pública de mobilidade.



As soluções improvisadas e indignas adoptadas pelo governo para resolver o problema do transporte público nas zonas rurais revelam incapacidade de planificação estratégica e captura do Estado por elites que lucram com a precariedade.



⁴ <https://macua.blogs.com/files/savana-1397-16.10.2020.pdf>

⁵ <https://www.africamonitor.net/pt/seguran%C3%A7a-defesa/am1326moc2/>

⁶ <https://macua.blogs.com/files/savana-1397-16.10.2020.pdf>

**MISSÃO:**

Inspirar e impulsionar ações para proteger os direitos humanos, fortalecer a democracia e promover a justiça.

MISSION:

Inspiring and driving actions to protect human rights, strengthen democracy, and promote justice.

INFORMAÇÃO EDITORIAL:

Propriedade: CDD – CENTRO PARA DEMOCRACIA E DIREITOS HUMANOS
Director: Prof. Adriano Nuvunga
Editor: André Mulungo
Autor: CDD
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>

PARCEIROS DE FINANCIAMENTO