



ANÁLISE DO PAPEL DOS INTERVENIENTES DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA NA PREVENÇÃO DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO NA CIDADE DE XAI-XAI

Analysis of the role of road safety stakeholders in preventing traffic accidents in Xai-Xai city

Análisis del papel de las partes interesadas en la seguridad vial en la prevención de accidentes de tráfico en la ciudad de Xai-Xai

António Ernesto Mutumane¹

Resumo: O artigo analisou o papel dos Intervenientes da Segurança Rodoviária na prevenção dos Acidentes de Trânsito em Moçambique, incidindo em torno da complexidade dos desafios enfrentados pela segurança rodoviária, identificando múltiplos intervenientes e causas subjacentes aos altos índices de acidentes de trânsito no país. Os intervenientes principais incluem o governo, as autoridades de trânsito, instituições de saúde, sociedade civil e condutores, cada um desempenhando papéis distintos na prevenção e mitigação desses eventos. No entanto, a eficácia das medidas até agora implementadas tem sido limitada, devido a fatores como corrupção, falta de coordenação entre entidades, impunidade e inadequação das políticas públicas. Na sua concepção, recorreu-se a revisão abrangente da literatura disponível sobre acidentes de trânsito e segurança viária em Moçambique, utilizando fontes académicas, teses, dissertações, artigos de mídia, bem como a colecta de dados primários, que consistiu nas entrevistas semiestruturadas, que envolveram quatro autoridades de fiscalização, cinco representantes da sociedade civil e quatro condutores. O mesmo apresenta como objectivos, analisar o papel dos intervenientes da segurança rodoviária na prevenção dos acidentes de trânsito em Moçambique, identificar as causas dos acidentes de trânsito e descrever o papel das principais entidades intervenientes na segurança rodoviária. Tratou-se de um estudo qualitativo que permitiu avaliar o comportamento e atitudes relacionados à segurança rodoviária, mas também, adoptou-se a observação directa em pontos críticos de trânsito para averiguar as intervenções bem-sucedidas.

Palavras chaves: Acidentes. Causas de acidentes. Trânsito. Intervenientes na segurança rodoviária.

Abstract: The article analysed the role of Road Safety Stakeholders in the prevention of Road Traffic Accidents in Mozambique, focusing on the complexity of the challenges faced by road safety, identifying multiple actors and underlying causes of the high rates of road traffic

¹ Mestrando em Administração Pública-UniSave-Universidade Save. E-mail: antoniomutumane51@gmail.com.

accidents in the country. Key stakeholders include government, traffic authorities, health institutions, civil society, and drivers, each playing distinct roles in preventing and mitigating these events. However, the effectiveness of the measures implemented so far has been limited, due to factors such as corruption, lack of coordination between entities, impunity and inadequacy of public policies. In its conception, a comprehensive review of the available literature on traffic accidents and road safety in Mozambique was used academic sources, thesis, dissertations, media articles, as well as the collection of primary data that consisted of semi-structured interviews involving four inspection authorities, five representatives of civil society and four drivers. It aims to analyze the role of road safety stakeholders in the prevention of road accidents in Mozambique, identify the causes of traffic accidents and describe the role of the main entities involved in road safety. The qualitative study enabled the evaluation of behavior, and attitudes related to road safety, but also, direct observation at critical points of traffic was adopted to verify the successful interventions.

Key words: Accidents. Causes of accidents. Transit. Road safety actors.

Resumen: El artículo analizó el papel de las partes interesadas en la seguridad vial en la prevención de accidentes de tráfico en Mozambique, centrándose en la complejidad de los retos a los que se enfrenta la seguridad vial, identificando múltiples actores y causas subyacentes de las altas tasas de accidentes de tráfico en el país. Entre las principales partes interesadas figuran el gobierno, las autoridades de tráfico, las instituciones sanitarias, la sociedad civil y los conductores, cada uno de los cuales desempeña distintas funciones en la prevención y mitigación de estos sucesos. Sin embargo, la efectividad de las medidas implementadas hasta el momento ha sido limitada, debido a factores como la corrupción, la falta de coordinación entre entidades, la impunidad y la inadecuación de las políticas públicas. En su concepción, se utilizó una revisión exhaustiva de la literatura disponible sobre accidentes de tráfico y seguridad vial en Mozambique fuentes académicas, tesis, disertaciones, artículos de los medios de comunicación, así como la recopilación de datos primarios que consistió en entrevistas semi-estructuradas con la participación de cuatro autoridades de inspección, cinco representantes de la sociedad civil y cuatro conductores. Su objetivo es analizar el papel de las partes interesadas en la seguridad vial en la prevención de accidentes de tráfico en Mozambique, identificar las causas de los accidentes de tráfico y describir el papel de las principales entidades implicadas en la seguridad vial. El estudio cualitativo permitió evaluar comportamientos y actitudes relacionados con la seguridad vial, pero también se adoptó la observación directa en puntos críticos del tráfico para verificar el éxito de las intervenciones.

Palabras clave: Accidentes; Causas de los accidentes; Tránsito; Actores de la seguridad vial.

Introdução

Os acidentes de trânsito representam um dos desafios mais significativos para a segurança viária e o bem-estar social em Moçambique. Esses eventos não apenas causam perdas de vidas humanas, mas também geram enormes custos econômicos e sociais para o país. Ao abordar sobre os intervenientes sobre a segurança rodoviária, envolve identificar e avaliar a contribuição de diferentes actores e instituições responsáveis por garantir a integridade dos utentes das vias, dos quais incluem o governo, que usando do seu poder legislativo cria políticas

públicas que orientam a fiscalização; as autoridades de trânsito; instituições de saúde que lidam com o atendimento às vítimas de acidentes, e a sociedade civil, que de forma coordenada promovem campanhas de consciencialização. Embora existam todos esses intervenientes e estejam a envidar esforços para enfrentar esse problema, a eficácia das medidas adotadas até agora tem sido limitadas. Este estudo visa analisar em profundidade o papel dos intervenientes da Segurança Rodoviária na prevenção dos Acidentes de Trânsito em Moçambique, identificar as principais causas subjacentes a esses eventos, e sugerir possíveis estratégias para mitigar esses problemas, promovendo-se deste modo uma segurança rodoviária mais eficaz.

Metodologia

Este estudo é baseado em uma revisão abrangente da literatura disponível sobre acidentes de trânsito e segurança viária em Moçambique, utilizando fontes acadêmicas, teses, dissertações, e artigos de mídia. A colecta de dados primários consistiu nas entrevistas semiestruturadas, e envolveu quatro autoridades de fiscalização, cinco representantes da sociedade civil e quatro condutores. Recorreu-se também ao método qualitativo para avaliar o comportamento e atitudes relacionados a segurança rodoviária, mas também, adoptou-se a observação directa em pontos críticos de trânsito para averiguar as intervenções bem-sucedidas. A triangulação dessas diversas estratégias permitiu ter-se uma compreensão abrangente e detalhada do papel dos diferentes intervenientes na segurança rodoviária em Moçambique. O estudo apresenta como objectivos, analisar o papel dos intervenientes da segurança rodoviária na prevenção dos acidentes de trânsito em Moçambique, identificar as causas dos acidentes de trânsito, descrever o papel das principais entidades intervenientes na segurança rodoviária. De ressaltar que a análise qualitativa foi empregue para identificar as causas, e a percepção dos diferentes intervenientes de fiscalização, bem como da sociedade civil e condutores.

Acidentes

Os acidentes envolvendo veículos motorizados ocupam o nono lugar em termos de causas de perda de anos de vida ajustados por incapacidade em todo o mundo. Morgado e Anjos (2019) destacam que os acidentes de trânsito têm impactos significativos na vida cotidiana, tanto pelas consequências directas quanto pelas indirectas. Esses impactos incluem lesões

físicas, mortes, danos materiais, perda de capacidade laboral, despesas médicas, e uma pressão substancial sobre os serviços de emergência e reabilitação. Neste contexto, assume-se que até 2017, países com renda média ou baixa, como Moçambique, registravam estatísticas preocupantes, com cerca de 90% das mortes relacionadas a acidentes de trânsito, o que tem implicações econômicas significativas nessas nações (WEGMAN, 2017).

Tendo como pressuposto, o pensamento de Wegman (2017), assinala-se que os acidentes de trânsito representam uma carga significativa para a saúde pública e para as economias dos países afectados, especialmente aqueles com infraestrutura e sistemas de saúde menos desenvolvidos, como é o caso de Moçambique. Wegman (2017) enfatiza igualmente que esses acidentes não apenas causam sofrimento humano, mas também impõem uma carga financeira substancial sobre os sistemas de saúde pública, pois os recursos são desviados para tratar vítimas de acidentes, o que poderia ser utilizado em outras áreas de necessidade médica.

Um facto notável nos países africanos é que, apesar de terem uma das taxas mais elevadas de mortalidade em acidentes de trânsito, com 26,6% por 100.000 habitantes, seu nível de motorização é um dos mais baixos do mundo (OMS, 2015; WEGMAN, 2017). Como se depreende, a observada alta taxa de mortalidade em países africanos relacionada a acidentes de trânsito, apesar do baixo nível de motorização, a sua explicação, não se pode limitar basicamente ao rácio carro/habitante, podendo incluir outros fatores relevantes, como a infraestrutura viária inadequada, educação deficiente em segurança no trânsito, e falta de aplicação eficaz das leis de trânsito, que se fossem aplicados adequadamente desempenhariam um papel crucial. Tal como advogam Adelaide & Matsimbe, (2017); Nhamire & Mabunda (2014) que para além do fator humano, os aspetos ligados a via são responsáveis pela ocorrência de acidentes de trânsito, cuja correção contribuiria para a redução de grande número de sinistros.

Neste sentido, para minorar os acidentes de trânsito, urge um esforço coordenado entre governos, organizações internacionais e sociedade civil, que inclui investimentos em infraestrutura viária segura. Fortes *et al* (2021) citando Machava (2011, p. 9) acrescenta que a segurança no sistema de transporte rodoviário depende do equilíbrio entre a interação das exigências do ambiente e as capacidades de resposta do condutor. Por outra, o ambiente deve induzir no condutor uma conduta adequada, a informação na via deve ser também adequada para que o condutor possa tomar precauções mais corretas em função da infraestrutura da estrada, sendo certo que esta deve ser construída tendo em conta as limitações do ser humano.

Mas também é importante que se valorem campanhas de conscientização pública, implementação rigorosa de regulamentos de trânsito e melhoria do acesso a serviços de emergência médica, bem como programas de educação em segurança viária, desde a infância que indiscutivelmente podem ajudar a promover uma cultura de segurança no trânsito a longo prazo.

Lourenço (2025), aponta a necessidade de educação rodoviária como uma dimensão essencial da formação cidadã, e um instrumento fundamental para a conscientização dos indivíduos sobre a sua responsabilidade nas vias públicas, e ressalta que a conscientização dos cidadãos deve começar desde cedo e pode ser promovida em escolas, centros de formação de condutores, campanhas públicas e programas educativos.

O pensamento de Lourenço (2025), é substantivo, porquanto, através da conscientização sobre segurança viária, busca-se não apenas reduzir a sinistralidade nas estradas, mas também promover uma cultura de respeito, cooperação e responsabilidade, pois, a educação rodoviária transcende o ambiente escolar, molda cidadãos conscientes, promove a segurança e contribui para uma sociedade mais responsável.

Ao revisitar-se o passado e traçar-se um paralelo evolutivo entre a revolução e introdução do automóvel, assinala-se que os países desenvolvidos também enfrentaram desafios significativos em termos de segurança rodoviária durante esse período inicial. A rápida proliferação de veículos motorizados sem uma regulamentação adequada resultou em altos índices de insegurança nas estradas ao longo do tempo, no entanto, com o passar do tempo, observou-se uma redução desses números e um aumento dos padrões de segurança rodoviária, principalmente devido à implementação de várias medidas e regulamentações (NATIONAL SAFETY COUNCIL, 2022).

Contudo, para contextos como o de Moçambique, percebe-se que os desafios persistem, os acidentes de trânsito continuam sendo uma das principais causas de morte, com números alarmantes de vítimas a cada ano, e apesar do reconhecimento político da necessidade de implementar novas medidas, a eficácia dessas ações ainda é limitada, como asseveram os interlocutores: “Em Moçambique semanalmente acontecem vários acidentes que semeiam dor nas famílias, não vejo melhorias na prevenção e combate a acidentes” (A1,2024, sociedade civil).

Fernando (2021) destaca a gravidade da situação, apontando os acidentes de trânsito como uma das principais causas de morte no país, e os dados do Instituto Nacional de Estatística (INE, 2020) revelam números chocantes de vítimas, evidenciando a urgência de abordar essa questão de forma mais abrangente e eficaz.

O relatório do Instituto Nacional de Estatística oferece uma análise detalhada dos últimos cinco anos, abrangendo o período de 2015 a 2020, focando-se nos acidentes de viação, nas condições das estradas nacionais e no crescimento do parque automóvel em Moçambique.

Segundo a brochura acessada do INE, em 2020, ocorreram 2.504 mortes devido a acidentes de viação, marcando um aumento em relação ao ano anterior, quando foram registadas 2.078 vítimas fatais. Esse aumento contrasta com uma aparente melhoria observada em 2019, que teve um número menor de óbitos comparado ao ano de 2018, quando houve 3.825 mortes.

O relatório intitulado "Estatísticas de Acidentes de Viação 2020" fornece um panorama completo desses eventos ao longo dos anos analisados, destacando tanto as tendências preocupantes quanto as melhorias percebidas em diferentes períodos. Além das estatísticas de mortalidade, o INE também aborda as condições das estradas nacionais e o crescimento contínuo do parque automóvel durante este período.

Esses dados são cruciais para entender não apenas a magnitude dos acidentes de viação, mas também para orientar políticas públicas e iniciativas de segurança rodoviária, visando reduzir o número de vítimas e melhorar as condições de tráfego em Moçambique.

Ademais, as notícias frequentes sobre o alto número de acidentes fatais destacam a necessidade de acções concretas por parte do poder político (LUSA, 2023). Tal como atesta o acidente que matou 23 pessoas e fez 20 feridos em Dondo in jornal O País de 9 de Junho de 2024, a ultrapassagem irregular por parte do motorista desta viatura pode ser a causa do mesmo que, além do derramamento de sangue, ceifou vidas e semeou luto em várias famílias, pois, perante o desespero e agonia dos passageiros, o motorista pisou fundo no acelerador, ensaiou uma ultrapassagem a um camião e minibus, numa descida em direcção à ponte sobre o rio Muzimbite, e sem sucesso na sua manobra, irregular e fatal, embateu violentamente nas duas viaturas e, de seguida, arrastou o autocarro por si conduzido para o rio.

Destarte, a imprudência do motorista, e a falta de consideração pela segurança dos passageiros e de outros condutores na estrada, causou consequências devastadoras que poderiam ter sido evitadas com práticas de condução mais responsáveis.

Este incidente sublinha a urgência de várias medidas, como a conscientização dos condutores sobre os riscos da ultrapassagem irregular e outras infrações de trânsito, que devem ser intensificadas, e isso inclui campanhas educativas e programas de formação mais rigorosas nas escolas de condução, bem como a necessidade do governo endurecer medidas de segurança rodoviária, punindo exemplarmente as autoridades de fiscalização que em vez de exercerem o seu papel limitam-se a cobrar 100,00MT, corroborando no comportamento de risco nas estradas. Porquanto, a aplicação rigorosa das leis de trânsito e a fiscalização eficaz podem dissuadir condutores de práticas perigosas e potencialmente fatais.

Ademais, o trágico acidente descrito não é apenas uma consequência da imprudência individual do motorista, mas também dos passageiros, que na maioria das vezes alegram-se com altas velocidades, e aplaudem o motorista, incitando um comportamento de risco, havendo necessidade de uma abordagem mais séria e abrangente na segurança viária.

Os dados do Banco Mundial (WORLD BANK, 2017) corroboram a gravidade da situação, apontando os acidentes de trânsito como uma das principais causas de mortalidade entre os jovens, e essa realidade é particularmente preocupante em países como Moçambique, onde os acidentes de trânsito continuam a ser um problema grave, com uma média alarmante de acidentes relatados mensalmente nos últimos anos, de acordo com o INE (2021).

Evidentemente, os acidentes de trânsito consubstanciam-se num problema multifacetado que requer uma abordagem abrangente e colaborativa, e a segurança nas estradas não é apenas uma questão de estatísticas, mas também tem um impacto significativo em nível social, familiar e econômico, sendo crucial que as medidas implementadas sejam eficazes e abordem as causas subjacentes desse fenômeno, visando não apenas a redução dos números, mas também a prevenção e o combate efectivos dos acidentes de trânsito.

Causas de Acidentes de Trânsito

Na análise do sistema rodoviário, Fortes *et al.* (2021), destacam a interação entre a via, o veículo, o ambiente e o condutor como elementos fundamentais que influenciam a segurança rodoviária.

Fortes *et al.* (2021), identificam uma série de fatores que contribuem para os acidentes de trânsito, desde os aspectos veiculares, humanos, comportamentais, fisiológicos,

institucionais, ambientais e circunstanciais. No entanto, no contexto moçambicano, as causas apontadas pelo governo, como o factor humano, o excesso de velocidade, as ultrapassagens irregulares e a condução sob efeito de álcool, são apenas a ponta do iceberg, existindo outros fatores relevantes por descortinar, como a corrupção institucionalizada e condições das estradas.

Neste sentido, há uma questão crucial e profundamente enraizada que precisa ser abordada: a corrupção institucionalizada. Nhamire & Mabunda (2014) e João (2021), destacam a corrupção como uma causa oculta dos altos índices de sinistralidade rodoviária em Moçambique, na medida em que o sistema de corrupção compromete a eficácia da fiscalização rodoviária, minando a aplicação da lei e permitindo que infractores operem impunemente, consubstanciando-se num golpe grave na segurança rodoviária, comprometendo directamente a capacidade do governo de garantir a conformidade com as leis de trânsito e proteger os cidadãos.

Corroborando no debate, Morais (2018) destaca a falta de políticas de prevenção rodoviária eficazes, a necessidade de melhor formação cívica para os condutores, a falta de eficácia no processo de fiscalização, notificação, decisão e punição dos infratores, como males que contribuem para uma sensação de impunidade, incentivando comportamentos de risco.

Para contornar o cenário, é crucial que as autoridades abordem essas questões sistêmicas, para efetivamente combater acidentes de trânsito, e além das medidas punitivas mais rigorosas, urge também uma abordagem mais abrangente que inclua educação cívica, melhorias na infraestrutura rodoviária e investimento em sistemas de aplicação da lei menos vulneráveis à corrupção.

Contribuindo no debate, Morgado e Anjos (2019) destacam a necessidade de um conjunto diversificado de medidas para melhorar a segurança rodoviária, desde a prevenção, educação, fiscalização e melhoria das vias públicas. Contudo, para que essas medidas sejam eficazes, é fundamental abordar seriamente a questão da corrupção institucionalizada que mina todos os esforços nessa área.

Ademais, outro factor a ter em consideração no estudo dos acidentes de trânsito rodoviário, é o aumento significativo do número de veículos em Moçambique, combinado com infraestruturas inadequadas para lidar com essa demanda, que é um fator chave que agrava os problemas de trânsito, bem como a aparente falta de habilidades dos condutores, levantando preocupações sobre a qualidade da formação oferecida pelas escolas de condução, sendo

agravadas pelas suspeitas de corrupção que pairam sobre esses estabelecimentos e sobre o Instituto Nacional de Viação (INAV), órgão responsável pela fiscalização das actividades de ensino e exame de condução

Sitoe (2021) citando Bambo (2011), refere que artigos publicados nos jornais Notícias e Savana em 2011 denunciaram escândalos de corrupção no INAV, com foco nos Serviços de Viação da Matola e da Cidade de Maputo. Neste exercício, cerca de 76 funcionários foram suspeitos de envolvimento em falsificação de aproximadamente 224 cartas de condução, resultando em processos disciplinares e criminais, culminando na demissão de alguns responsáveis e na expulsão dos funcionários culpados da instituição.

Sitoe (2021) citando Bambo (2011), releva que no entanto, uma reviravolta ocorreu quando o Tribunal Administrativo, em Março de 2013, absolveu todos os funcionários expulsos, concedendo-lhes o direito de retorno aos seus cargos, e naturalmente, esta medida levanta questões sobre a eficácia do sistema judiciário em lidar com casos de corrupção e sobre a transparência dos processos decisórios.

Releva-se que o país depende fortemente do transporte rodoviário, tornando a segurança nas estradas uma questão de extrema importância, não apenas para a segurança dos cidadãos, mas também para o desenvolvimento econômico e social. Portanto, é vital que o governo moçambicano tome medidas sérias para enfrentar a corrupção e fortalecer a aplicação da lei no sector rodoviário, garantindo assim a segurança e o bem-estar de sua população.

Certamente, a questão da impunidade dos infractores e a absolvição dos mesmos em casos comprovados, são problemas que não apenas incentivam o aumento da corrupção, mas também prejudicam a credibilidade do País num todo, relegando-o à posição de menos sério e rotulando-o como conivente com a corrupção. Além disso, a falsificação de cartas de condução para beneficiar determinadas pessoas, não apenas contribui na ocorrência de acidentes, mas também mina o princípio de meritocracia, ao se conceder falsamente crenças de competência a indivíduos que não a possuem. Sobre a questão de atribuição de carta de condução a pessoas não qualificadas é fundamentada dos nossos interlocutores que afirmaram:

Existem esquemas no INATRO que tendo posse de 50.000,00MT, é possível adquirir carta de condução sem que tenha se escrito numa escola de condução, e nem sequer realizar um exame (A2,2024, condutor).

Mesmo dominando o carro, no dia do exame exigem refresco, e conheço muitas pessoas que passaram de forma desonesta (A3,2024, condutor).

Quando inscrevi-me numa certa Escola de Condução, fui obrigado a tirar dinheiro para poder praticar mais, antes de pagar ia la todos dias, e raramente pegava o carro para praticar (A4,2024, condutor).

Sobre a falsificação de documentos, refere-se que essa prática não apenas afecta a entidade responsável pela emissão de cartas de condução, mas abarca outros setores da sociedade, e a atribuição de falsa aparência de meritocracia com base em afinidades e outros valores inexplicáveis, mina a confiança na estrutura institucional e prejudica o desenvolvimento equitativo e sustentável, além de criar o sentimento de comodismo por parte de quem é abonado falsamente, reduz-se a busca incessante de conhecimento e competitividade saudável. Assim, com base nos entrevistados, pode se inferir que, algumas pessoas podem estar documentadas, mas sem habilitações que correspondam aos documentos ostentados.

Para resolver esses problemas, é crucial implementar seriamente medidas que promovam a transparência e responsabilizem os infratores, através de fortalecimento das instituições encarregadas de aplicar a lei e combater a corrupção, garantindo independência e recursos adequados. Além disso, é fundamental investir em educação e consciência pública sobre a importância da integridade e do respeito pela lei.

Outra medida eficaz, seria a implementação de sistemas de verificação robustos e tecnologicamente avançados para autenticar documentos como cartas de condução, porquanto, ajudaria a prevenir a falsificação e garantir que apenas aqueles que atendam aos critérios legais recebam tais documentos, bem como uma abordagem de tolerância zero em relação à corrupção e ao abuso de poder em todos os níveis da sociedade, desde o governo até a sociedade civil.

Principais Entidades Intervenientes

Na abordagem dos principais intervenientes no âmbito da segurança rodoviária em Moçambique, Neves (2022) destaca a importância de uma colaboração integrada entre diversos setores, e ressalta que a estratégia nacional para a segurança rodoviária envolve atores de diferentes áreas, visando não apenas a redução dos índices de acidentes de trânsito através de abordagens punitivas, mas também por meio de medidas proativas, como processos de melhoria, criação de sistemas de seguro e programas de sensibilização.

Nesse contexto, algumas das principais entidades intervenientes incluem o INATRO, I.P., a ANE, a PRM criado pelo decreto nº47/2021 de 5 de Julho, e os Conselhos Municipais. O INATRO, recentemente criado e em fase de reestruturação, desempenha um papel crucial na regulamentação, fiscalização e supervisão das actividades no sector rodoviário, e suas atribuições abrangem desde a emissão de documentos de identificação de veículos e condutores, até a realização de estudos de investigação de acidentes e a aprovação de projectos de sinalização rodoviária.

No entanto, apesar da importância do INATRO, I.P e de outras entidades envolvidas, surgem preocupações quanto à eficácia de suas ações. Uamusse (2021) destaca a necessidade de garantir uma coordenação eficiente entre essas entidades e de promover campanhas de educação e segurança rodoviária de forma mais abrangente.

Dentre desafios enfrentados pelo sector de transporte em Moçambique, ressalta-se a falta de manutenção preventiva adequada dos automóveis, especialmente no caso dos transportes públicos. Nesta óptica, a falta de manutenção preventiva dos automóveis não só representa um risco para a segurança dos passageiros e condutores, mas também resulta em custos adicionais e perda de controlo sobre a produção e entrega de serviços de transporte. Neste quesito, os interlocutores assumiram que:

É possível ter uma ficha de inspeção positiva, sem que a viatura tenha sido inspecionada desde que conheça os contornos do esquema (S5,2024, sociedade civil). Quando não paga refresco, a viatura para passar precisa de estar excelente, porque farão de tudo para detectar o problema, de modo a dar-lhes refresco (S6,2024, sociedade civil).

Deste modo, ressalta-se que a corrupção é vista como um fator significativo que compromete a eficácia da fiscalização e a segurança nas estradas, e urge o estabelecimento de políticas e regulamentações mais rigorosas em relação à manutenção de veículos.

A abordagem dos principais intervenientes no âmbito da segurança rodoviária em Moçambique revela vários pontos críticos que precisam ser enfrentados, e um dos principais problemas é a omissão da legislação em relação à partilha de responsabilidade criminal em casos de acidentes. Muitas vezes, apenas o condutor é responsabilizado, enquanto outros intervenientes na segurança rodoviária, que são cúmplices nos acidentes, não são devidamente responsabilizados.

Alguns condutores operam veículos sem possuir carta de condução e sem inspeção adequada, e embora sejam frequentemente interpelados pelas autoridades, são deixados impunes, e circularem livremente, tal como afirmaram os transportadores semi-colectivos durante a entrevista:

Quando estamos na Estrada, policia não fica preocupado com o exigir os documentos da viatura ou carta de condução, simplesmente em receber 100.00mt, tanto que existem automobilistas na estrada sem habilitação, e/ ou inibidos de conduzir (S7,2024,condutor).

No entanto, quando ocorrem acidentes, a culpa recai exclusivamente sobre o condutor, ignorando quem facilitou a condução sem habilitação e veículos inadequados.

Sobre a responsabilidade de acidente recair exclusivamente no condutor, fundamenta-se pelo facto da criminalização do agente fiscalizador, carecer de comprovação de que o mesmo fiscalizou o carro, e apesar de não reunir condições foi corrompido e deixou passar, ou não fiscalizou por negligência. Portanto, o agente fiscalizador não responderia directamente pelo acidente, mas pela corrupção ou negligencia, por não ter cumprido com as suas atribuições. Tendo como base essa premissa de comprovação, refere-se que na maioria dos casos, é difícil de se comprovarem esses casos, porque o agente fiscalizador pode defender-se, afirmando que não fiscalizou o veículo em causa (envolvido em acidente), porque estava fiscalizando outras, e mesmo que tenha cobrado refresco pode negar porque não foi não foi detido em flagrante delito cobrando.

Assim, ignorar contribuições como condução sem habilitação ou a condição inadequada dos veículos, bem como a falta de inspeção adequada, distorce a verdadeira causa do acidente e resulta em penalidades injustas ou incompletas, havendo necessidade de revisão nas políticas jurídicas para incorporar uma abordagem mais abrangente na determinação de responsabilidades sobre acidentes de trânsito.

Outro ponto crítico, é a impunidade das autoridades de fiscalização de trânsito, que é uma preocupação séria levantada, porquanto, se essas autoridades não cumprem suas obrigações de aplicar e fazer cumprir as leis de trânsito, cria-se um ambiente onde as autoridades de fiscalização operam sem temor às consequências legais, e isso compromete a segurança pública, mas também mina a confiança no sistema de justiça e no Estado de direito.

Ademais, a falta de legislação adequada para responsabilizar as autoridades de fiscalização é identificada como uma causa subjacente dessa impunidade, e sem leis claras e

mecanismos eficazes de responsabilização, as autoridades podem agir com negligência ou abuso de poder sem enfrentar as devidas consequências, enfraquecendo-se a eficácia do sistema jurídico como um todo e perpetuar-se um ciclo de impunidade e insegurança nas estradas. Assim, uma abordagem mais equitativa na atribuição de responsabilidades e uma legislação mais rigorosa para as autoridades de fiscalização são fundamentais para promover a segurança viária e a justiça legal em Moçambique, pois, essas medidas não apenas fortaleceriam o Estado de direito, mas também contribuiriam para um ambiente mais seguro e confiável nas estradas do país, minorando o luto nas famílias moçambicanas.

Embora se assuma que a polícia tem a responsabilidade de fiscalizar a via, esta não pode estar presente em todos os lugares ao mesmo tempo. Neste sentido há necessidade de o governo montar um sistema de vídeo de segurança e sistemas eletrónicos nas estradas que possam verificar o estado mecânico da viatura e outras irregularidades.

Além disso, a prática de cobrança de "refrescos" é amplamente conhecida, onde subornos são pagos para evitar penalidades ou para permitir a continuação de práticas ilegais, e a falta de vontade das autoridades competentes em enfrentar esse problema perpetua essa cultura de impunidade, e contribui para um aumento nos acidentes rodoviários, semeando luto nas famílias, e impactando negativamente do ponto de vista social e economicamente. Portanto, este problema pode ser resolvido através de uma postura que o Estado Moçambicano pode adotar que é identificar pontos estratégicos das estradas moçambicanas e montar postos obrigatórios de vigilância e nos mesmos postos instalar-se tecnologias de transparência: instalação de camaras de vigilância que possam monitorar as estradas com câmeras para registar e prevenir actos de corrupção.

Os interlocutores apontaram igualmente outros factores que corroboram para acidentes como:

As estradas estão esburacadas, e há portagens em todo o lado que somos obrigados a pagar para passar (S8,2024,sociedade civil).

Não percebemos porque é que pagamos as portagens, se mesmo perto das próprias portagens, as estradas estão em péssimas condições (S9,2024,sociedade civil).

Outra questão crítica conforme relatada pelos entrevistados, é a responsabilidade dos responsáveis pelas portagens na manutenção das estradas. Além de cobrar pedágio, essas

entidades deveriam cumprir seu papel na manutenção das estradas, contribuindo para a segurança rodoviária, e o governo fiscalizaria essas entidades a desempenhar suas funções adequadamente para minimizar os acidentes de trânsito.

Em relação à corrupção, não se limita apenas à extorsão e suborno, porquanto, a troca de favores e tráfico de influência são práticas comuns, especialmente na função pública e nas mais altas hierarquias do Estado, e a credibilidade institucional é minada quando assuntos ilícitos são resolvidos por meio de chamadas telefônicas, evidenciando a falta de imparcialidade e integridade das autoridades. Os entrevistados, fundamentaram nestes termos:

As vezes fazemos o nosso trabalho de forma séria, e recebemos chamadas intimidatórias de entidades superiores que nos orientam a liberar pessoas para circularem ilegalmente, e isso desmotiva-nos na nossa tarefa (S10,2024, autoridade de fiscalização).

Nós quando multamos os infratores, é normal ouvirmos que as mesmas multas foram anuladas, e isso desencoraja-nos no nosso trabalho (S11,2024, autoridade de fiscalização).

Há colegas desonestos que pedem refrescos, não somos todos (S12,2024, autoridade de fiscalização).

As vezes exigimos refresco, porque sabemos que mesmo condenar alguém por se fazer a via ilegalmente, lá em cima vai pagar, e voltar a circular normalmente. Até porque outros carros são de chefes (S13,2024, autoridade de fiscalização).

Neste sentido, percebe-se que, o governo precisa adotar uma postura firme contra a corrupção e a impunidade, garantindo que todos os envolvidos em práticas ilegais sejam responsabilizados, independentemente de sua posição ou influência, bem como investir na capacitação das autoridades e na melhoria da infraestrutura rodoviária para garantir a segurança dos cidadãos.

Conclusão

Os acidentes de trânsito em Moçambique representam um desafio significativo para a segurança rodoviária e o bem-estar social, causando perdas humanas e custos econômicos substanciais. Este estudo analisou o papel dos intervenientes da segurança rodoviária, destacando a contribuição dos diferentes atores e instituições na prevenção desses eventos. Identificaram-se várias causas subjacentes aos acidentes de trânsito, incluindo factores humanos, infraestruturais e institucionais, com destaque para a corrupção que compromete a eficácia das medidas de segurança.

Os principais intervenientes, como o governo, as autoridades de trânsito, as instituições de saúde e a sociedade civil, desempenham papéis essenciais na mitigação dos acidentes de trânsito através de políticas públicas, fiscalização rigorosa, campanhas de conscientização e educação rodoviária. No entanto, persistem desafios significativos, como a corrupção institucionalizada e a impunidade, que minam esses esforços e comprometem a segurança nas estradas.

Para melhorar a segurança rodoviária em Moçambique, são necessárias medidas coordenadas e abrangentes que incluam o fortalecimento das instituições de fiscalização, a implementação de políticas anticorrupção, melhorias na infraestrutura viária e investimentos em educação e conscientização pública.

Ademais, a revisão das políticas jurídicas para incorporar uma abordagem mais equitativa na atribuição de responsabilidades nos acidentes de trânsito, entre condutores e autoridades de fiscalização, é fundamental para garantir justiça legal e segurança nas estradas.

Em síntese, a prevenção eficaz de acidentes de trânsito requer uma abordagem multifacetada e colaborativa, com o compromisso de todos os intervenientes em promover uma cultura de segurança viária, e garantir o cumprimento rigoroso das leis de trânsito para reduzir significativamente o número de acidentes, e proteger a vida e o bem-estar dos cidadãos moçambicanos.

Referência

FERNANDO, A. Porque são tão mortíferas as estradas moçambicanas? **DW Made for minds**, 2021. Disponível em: <https://www.dw.com/pt-002/porque-são-tão-mortíferas-as-estradas-moçambicanas/a-58193714?maca=por-rss-br-africa-6151-rdf> Acesso em: 30 abr. 2025

FORTES, A., Mamudo, A., Chau, M., & Fernando, E. Estudo sobre os fatores que contribuem no acidente de trânsito na cidade de Nampula. **Revista Científica Multidisciplinar**, 2(1), 2021, p. 267-287. Disponível em: <https://doi.org/10.47820/recima21.v2i1.75> Acesso em: 30 abr. 2025

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA. **Estatísticas de acidentes rodoviários, ferroviários, aquáticos e aéreos, 2021**, 2021. INE Moçambique. Disponível em: <http://www.ine.gov.mz/estatisticas/estatisticas-sectoriais/acidentes-de-viacao/acidente-de-viacao-2021.pdf>. Acesso em: 30 abr. 2025

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA. **Anuário estatístico, Província de Maputo**. 2020. Disponível em:

INEMoçambique.<http://www.ine.gov.mz/estatisticas/publicacoes/anuario/provinciais/anuario-da-provincia-de-maputo-2020.pdf/view> Acesso em: 30 abr. 2025

JOÃO, J. Nyusi aponta desleixo e corrupção em cadeia como causas de acidentes e exige medidas enérgicas. **O País**, 2021. Disponível em: <https://opais.co.mz/nyusi-aponta-desleixo-e-corrupcao-em-cadeia-como-causas-de-acidentes-e-exige-medidas-energicas/> Acesso em: 30 abr. 2025

LOURENÇO, C. D. A. D. S. D. S. **Educação cívica na promoção da cidadania: um estudo com os alunos da 9.ª classe da Escola Maria Manuela Margarido** (Master's thesis, Universidade de Évora), 2025.

LUSA, **Acidentes de viação mataram 798 pessoas em Moçambique em 2022**. RTP Notícias, 2023. Disponível em: https://www.rtp.pt/noticias/mundo/acidentes-de-viacao-mataram-798-pessoas-em-mocambique-em-2022_n1480939 Acesso em: 30 abr. 2025

MORAIS, J. **Facebook e a prevenção rodoviária: O impacto da partilha de ações de fiscalização** [Dissertação de Mestrado. ISCPSI]. Repositórios Científicos de Acesso Aberto de Portugal, 2018. Disponível em: <https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/25021> Acesso em: 30 abr. 2025

MORGADO S., & ANJOS O. Qualitative Methodology Helping Police Sciences: Building a Model for Prevention of Road Fatalities in São Tomé and Príncipe. In A. P. Costa, L. P. Reis, & A. Moreira (Eds.), **Computer Supported Qualitative Research New Trends on Qualitative Research** (Vol. 861, p. 291-304). Springer, 2019.

NATIONAL SAFETY COUNCIL. **Historical fatality trends. Car crash deaths and rates: Motor-vehicle fatality trends**, 2022. Disponível em: <https://injuryfacts.nsc.org/motor-vehicle/historical-fatality-trends/deaths-and-rates/> Acesso em: 30 abr. 2025

NEVES, R. **O impacto do marketing de guerrilha a prevenção da sinistralidade rodoviária**. [Dissertação de Mestrado. ISCPSI]. *Repositórios Científicos de Acesso Aberto de Portugal*, 2022. Disponível em: <https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/41471> Acesso em: 30 abr. 2025

NHAMIRE, B., & MABUNDA, L. **Corrupção: a causa oculta dos acidentes de viação**. Centro de Integridade Pública de Moçambique – A transparência (Edição n.º 04/2014), 2014, p. 1-32 Disponível em: <https://www.cipmoz.org/wp-content/uploads/2024/06/Reportagem-1-Corrupcao-a-Causa-Oculta-dos-Acidentes-de-Viacao.pdf> Acesso em: 30 abr. 2025

OMS **Segurança rodoviária na região africana**. Escritório Regional da OMS para África. 9789290340881-por.pdf (who.int), 2015.

PEREIRA, P. M. D. S. **A sinistralidade rodoviária em ambiente urbano: a cidade de lisboa como objeto de estudo** (Doctoral dissertation), 2016. Comum.rcaap.pt.

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** (Doctoral dissertation, Universidade Eduardo Mondlane), 2014.

UAMUSSE, I. Governo extingue INATER e cria INATRO. **O País**. 2021. Disponível em: <https://opais.co.mz/governo-extingue-inatter-e-cria-inatro/>. <https://opais.co.mz/acidente-de-viacao-faz-24-mortos-e-20-feridos-em-sofala/> Acesso em: 30 abr. 2025

WEGMAN, F. **The future of road safety**: A worldwide perspective. *IATSS Research*, 40(2), 2017, p. 66-71. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2016.05.003> Acesso em: 30 abr. 2025

WORLD, B.,. **The High Toll of Traffic Injuries**: Unacceptable and Preventable, 2017. Disponível em: WorldBankGroup.[https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29129/HighTollofTraf cInjuries.pdf](https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29129/HighTollofTraf%20cInjuries.pdf)? Acesso em: 30 abr. 2025

Decreto

Decreto nº47/2021 de 5 de Julho de 2021que cria o Instituto Nacional dos Transportes Rodoviaros, Instituto Público, abreviadamente designado por INATRO, I.P/.

Jornal

Acidentes de viação mataram mais de duas mil pessoas em 2020 - O País - A verdade como notícia (opais.co.mz)

Acidente de viação mata 23 pessoas e faz 20 feridos em Dondo - O País - A verdade como notícia (opais.co.mz)

Recebido em: 19 de julho de 2024

Aceito em: 8 de abril de 2025
