

INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA



Esperança José Paulo Machava

Aspirante a Oficial de Polícia

Dissertação de Mestrado Integrado em Ciências Policiais

XXIII Curso de Formação de Oficiais de Polícia

**Caracterização da Sinistralidade Rodoviária, na Província de Maputo:
Estrada Nacional nº1 - Moçambique.**

Uma reflexão do comportamento de Condutores e Peões.

Orientador:

Comissário Ricardo Miguel de Castro Matos

LISBOA, 27 DE ABRIL DE 2011





INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA

**Caracterização da Sinistralidade Rodoviária, na Província de Maputo:
Estrada Nacional nº1-Moçambique**

Uma reflexão do comportamento de Condutores e Peões.

Autora: Esperança José Paulo Machava

Orientador: Comissário Ricardo Miguel de Castro Matos

Lisboa, 27 Abril de 2011

*À memória do senhor, meu pai **José Paulo Machava** que permaneça Eternamente,*

*A minha mãe **Inês José Gomes Machava** pelo carinho,*

*Ao meu pequenino **Herman** pela Paciência e colaboração,*

Aos meus irmãos pelo incentivo e apoio,

Dedico-lhes este esforço!

Agradecimentos

O trabalho desenvolvido, na presente investigação, não resultou exclusivamente, do meu esforço pessoal mas constitui-se como o resultado final de incentivos, apoios e acompanhamentos de distinta natureza.

Não seria justo terminar este trabalho sem manifestar um sentido de agradecimento a todos os que contribuíram que a sua realização fosse possível.

Gostaria de agradecer ao Ministério do Interior, ao Comando-Geral da Polícia da República de Moçambique pela aposta na minha formação em ciências Policiais.

Ao ISCPSI, pela hospitalidade e pela formação que permitiram a realização do meu objectivo pessoal e profissional.

Ao Sr. Comissário Ricardo Matos, desde já por ter aceitado ser meu orientador. Pela colaboração sem reserva em todos os momentos da minha investigação e para além disso e por todo apoio na escolha do tema.

A Sr^a. Comissário Élia Chambel pelo acompanhamento de distinta Ordem.

Ao Sr^o. Comissário Pinho, pela sua especial atenção e encorajamento.

A Sr^a. Professora Doutora Espírito do Santo, pela revisão ao nível formal no esclarecimento das dúvidas ao longo da investigação.

Ao XXIII CFOP, pelo espírito e sentido de colaboração.

A Subcomissário Cátia Santos, por boa vontade demonstrada, características que fazem dela uma pessoa especial e que me ajudou imenso na realização deste trabalho.

“O custo dos acidentes de viação em Moçambique é estimado em cerca de 100 a 90 milhões de dólares por ano, que é anualmente suportado pelas: famílias, empresas privadas e pelo Estado Moçambicano”

Relatório do Instituto Nacional de Viação 2008.

“O espaço público tem de se tornar um espaço de tolerância e convivência e não de confronto”

Reto e SÁ (2003:15)

Listas de siglas

ANE - Administração Nacional de Estradas

ANTP - Associação Nacional de Transportadores

ASANRA - Association of Southern African National Road Agencies

CRM - Constituição da República de Moçambique

DGV - Direcção Geral de Viação

EDMINIT- Plano Estratégico de Desenvolvimento Institucional do Ministério do Interior.

ENSR- Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária

EN1 - Estrada Nacional número 1

EN2 - Estrada Nacional número2

EN4 - Estrada Nacional número 4

INAV - Instituto Nacional de Viação

INE- Instituto Nacional de Estatística

OMS - Organização Mundial da Saúde

PASR - Programa de Acção para segurança Rodoviária

PNSR - Plano Nacional de Segurança Rodoviária

PENMS - Plano Estratégico Nacional e Multisectorial de Segurança

PRM - Policia da República de Moçambique

PRE - Programa de reabilitação económica

PT - Policia de Trânsito

RSR - relatório sobre segurança Rodoviária

SADC- Comunidade para o Desenvolvimento dos países da África Austral

WHO - World Health organization

Resumo

A sinistralidade rodoviária é um problema grave em todo o mundo, mas especialmente nos países em vias de desenvolvimentos. Em Moçambique, a sinistralidade rodoviária é um tema actual e é um problema de saúde pública. A primeira vantagem significativa no combate a sinistralidade é a definição, pelo Presidente da República, de que o tema é uma prioridade no seu governo. Moçambique é um dos países membro da Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADC)¹, ocupando lugares cimeiros a nível destes países com mais vítimas mortais principalmente nos atropelamentos. A nível nacional, a província de Maputo é umas das províncias com elevados índices de sinistralidade.

O número de condutores, veículos e a necessidade de circulação está em constante crescimento. A penetração em zonas através de veículos automóveis estimula o aumento da população utente da via pública que continuam insistindo em comportamentos ilícitos sem observar as regras de segurança rodoviária, aliado a enormes lacunas na infra-estruturas rodoviárias, o que aumenta número de acidentes de viação e suas consequências económicas e sociais. A polícia da República de Moçambique (PRM) é a única Instituição nacional com competência para investigar esta problemática em todo o território, tendo um papel preponderante na diminuição dos índices de sinistralidade rodoviária, em Moçambique, especialmente na Província de Maputo.

Palavras-chave: Sinistralidade rodoviária, uma reflexão do comportamento humano.

¹ É uma organização regional de integração económica dos países da África Austral criada em 1992. São membros desta organização os seguintes países: África do Sul, Angola, Botswana, República Democrática de Congo, Lesoto, Madagáscar, Malawi, Maurícias, Moçambique, Namíbia, Suazilândia, Zâmbia e Zimbabwe.

Abstract

The road accident rate is a serious problem all around the world, and mostly in developing countries. In Mozambique, it is a current topic of debate and regarded as an issue of public health.

The first meaningful advantage in the fight against road accidents is the fact that the nation's president has identified this issue as priority of his. Mozambique is a Southern African Development community (SADC) member country with an unfortunately high position in terms of deaths caused by people being run over. Nationally, Maputo province has a high level of road accidents. The number of drivers, of vehicles, and the need to drive are always on the rise. As driving spreads to new and wider areas of the country, so do unlawful behaviors, of people who ignore traffic rules, increasing accidents and their social and economic costs. The Police of Mozambique Republic is the only national Institution with competence to investigate this problematic all over the territory. The Police have an important role regarding the road accident reduction in Mozambique, especially in Maputo.

Key Words: Road accidents, a reflection on human behavior

ÍNDICE

Agradecimentos	iv
Listas de siglas	vi
Resumo	vii
Abstract.....	viii
Índice de Gráficos.....	xi
Índice de Tabelas	xi
Introdução	1
Problema de Investigação e Hipóteses	3
Metodologia.....	4
Dificuldades e Problemas	6
Capítulo1 – Contextualização Temático.....	7
1.1 Conceito de Acidente	7
1.2 Sistema Rodoviário	8
1.2.1 O Homem	8
1.2.2 O Veículo.....	9
1.2.3 A Via	9
1.3 Sinistralidade Rodoviária	10
1.4 Sinistralidade Rodoviária na Europa	11
1.5 Sinistralidade Africana no Contexto dos Países Membros da SADC	12
1.6 Análise da Sinistralidade em Moçambique	14
1.7 Causas dos Acidentes	17
Capítulo 2 – Sinistralidade Rodoviária na Província de Maputo	21
2.1 Caracterização Geográfica, Demográfica e Sócio Económica da Província de Maputo	21
2.2 Condições do Trânsito e Circulação Rodoviária na província de Maputo.....	24
2.3 Análise da Sinistralidade Rodoviária na Província de Maputo	27
2.3.1 Tipo de Acidentes nos Anos de 2008 e 2009	29
2.3.2 Acidentes por Dias de Semana na Província de Maputo 2009.....	30
2.3.3 Distribuição Horária da Sinistralidade na Província de Maputo 2009	30
2.3.4 Peões Mortos, Segundo Faixas Etárias em 2009 na Província de Maputo	31
2.3.5 O N° de Vítimas Mortais (condutores) na Província de Maputo em 2009.....	32

2.3.6 Vias com Maior Índice de Sinistralidade na Província de Maputo em 2009	32
2.4 Sinistralidade Genérica na EN1 Marracuene a Manhiça-2009	33
2.5 Sínteses dos Resultados.....	33
Capítulo 3 – Medidas de intervenção e formas de diminuição da sinistralidade.....	36
3.1 Quadro Legal de Moçambique	36
3.1.1 Polícia da República de Moçambique - PRM	37
3.1.2 Polícia de Trânsito e Fiscalização	38
3.2. Condução de Veículo em Estado Embriaguez	40
3.2.1 Detecção e Quantificação da Taxa de Álcool.....	41
3.3 Crimes em Ambiente Rodoviário.....	42
3.4 Controlo de Velocidade.....	43
3.5 Cinto de Segurança.....	43
3.6 Algumas Formas de Diminuir a Sinistralidade Rodoviária.....	44
3.6.1 Atitudes e Comportamento dos Condutores.....	45
3.6.2 Infra-estruturas Viárias.....	46
3.7 Alterações Legislativas.....	48
3.8 Visibilidade Policial na Província de Maputo	49
3.9 Logística e Formação Meios Materiais e Humanos	49
Conclusão	52
Bibliografia.....	57
Anexos	60

Índice de Gráficos

Gráfico 1- Número de mortos de 2007/2008 nos países da SADC	12
Gráfico 2-Número de mortos por mil habitantes nos países da SADC- 2007/2008.....	13
Gráfico3-Percentagem de peões Mortos nos 9 países da SADC no ano 2007/2008	14
Gráfico 4- Sinistralidade em Moçambique desde 2003 a 2009	16
Gráfico 5-Sinistralidade na Província de Maputo nos anos 2007, 2008e 2009.....	28
Gráfico 8- sinistralidade na EN1	33
Gráfico 6-Mortes na província de Maputo de 2007a 2009.....	75
Gráfico 7- Danos Materiais em veículo de 2007 a 2009	75

Índice de Tabela

Tabela 5- Tipos de acidentes	29
Tabela 6- Acidentes que ocorreram em 2009	30
Tabela 7- Distribuição horária dos acidentes.....	30
Tabela 8-Distribuição de peões mortos por faixa etária	31
Tabela 9-condutores mortos em 2009.....	32
Tabela 10-vias afectadas na província Maputo	32
Tabela 1 Parque automóvel 2005/2006	73
Tabelas 2- condições das estradas	73
Tabela 3-tabela de rede de estrada.....	74
Tabela 4-classificação das estradas	74

Introdução

A necessidade de circular está ligada ao desejo de realizar as actividades sociais, culturais, políticas e económicas consideradas necessárias na sociedade. O deslocamento motorizado aumenta a velocidade, reduzindo o tempo de percurso. Assim, uma pessoa é capaz de alcançar um número maior de destinos em relação à caminhada.

É difícil imaginar actividade diária do homem sem automóvel. Deste modo justifica-se um maior número de veículo a circular no mundo. Um dos grandes inconvenientes que advém da produção em massa dos veículos automóveis é evidentemente os acidentes rodoviários.

A segurança rodoviária é um problema grave em todo o mundo, mas especialmente nos países em via de desenvolvimento. Os relatórios da Organização Mundial de Saúde (OMS) mostram que cerca de 1,2 milhão de pessoas morrem por ano em todo o mundo em acidentes de trânsito, ao passo que cerca de 50 milhões ficam feridas (WHO, 2004:1). Os países desenvolvidos experimentaram no seu passado níveis muito elevados de insegurança rodoviária, relacionados a seus processos de motorização. Hoje após um grande conjunto de medidas que foram adoptadas os seus índices de segurança são relativamente baixos.”No caso dos países em desenvolvimento, no entanto, o processo de motorização da sociedade está causando enorme quantidade de ferimentos e mortes”, segundo o Plano Estratégico Nacional e Multisectorial de Segurança Rodoviária (PENMSR, 2010:5).

“No caso da África, sabe-se que feridos devido a acidentes de viação são segunda principal causa de morte entre os grupos etários de 5 e 44anos e que mais de 75% das vítimas dos acidentes de viação são jovens economicamente activos” (PENMR, 2010:5). O número de condutores, veículos e a necessidade de circulação está em constante crescimento. A entrada em novas zonas através de veículos automóveis estimula o aumento da população utente da via que ignora noções de segurança rodoviária o que aumenta acidentes de viação e suas consequências.

Diariamente os acidentes de viação têm vindo a semear a dor e o luto em famílias moçambicanas. Mortes, ferimentos graves e ligeiros, danos materiais em viaturas e outros bens públicos e privados são reportados no quotidiano um pouco por todo o país. A estrada é percebida como «uma selva (onde) se é caçador ou se é caçado e em que a «principal lei é a da sobrevivência» (Reto e Sá, 2003:11). Só numa semana em 2009

segundo dados fornecidos pelo Comando-Geral da Polícia da Polícia de Moçambique, 31 pessoas perderam a vida no país vítimas de acidentes.

“O número de pessoas, entre crianças, adultos e idosos que morre nas estradas moçambicanas é de tal modo elevado que os acidentes de viação se colocam hoje entre as principais causas de morte no país, a par da malária ou de doenças associadas ao HIV/SIDA²” Instituto Nacional de Viação (INAV, 2008:2). O dramático é que muitos desses acidentes resultam de alguma maneira, de uma causa que poderia ter sido evitada a condução em estado embriaguez. Dados disponíveis no INAV indicam que o álcool é o principal problema com que as nossas estradas se debatem. Aliado ao excesso de velocidade, que pode também estar ligado ao consumo de bebidas alcoólicas por parte de quem conduz, a circulação de viaturas com deficiências mecânicas e/ ou o desrespeito pelas regras básicas do Código, são factores que aumentam a possibilidade de acidentes rodoviários.

A sinistralidade rodoviária em Moçambique é um tema actual com consequências sociais e económicas nefastas. O primeiro passo significativo no combate à insegurança rodoviária é a definição, pelo Presidente da República, como tema prioritário no seu governo, divulgando-o num colóquio que se realizou em Maputo no dia 27 de Julho de 2010 sob lema “segurança uma prioridade nacional”.

Assim a escolha deste tema prende-se com actualidade e importância da problemática da sinistralidade rodoviária. Ao longo deste trabalho procurámos dar o nosso contributo no sentido de se compreender que a sinistralidade rodoviária é um problema da saúde pública no mundo tal como defende o Plano Nacional de Segurança Rodoviária (PNSR), interligando esta problemática ao comportamento humano - condutor/peão - porque “vemo-nos a nós próprios como bons condutores, responsáveis e cuidadosos e projectamos dos outros condutores uma imagem de falta de civismo, de incompetência e de irresponsabilidade na condução (Reto e Sá, 2003:12).

Os objectivos da presente investigação são:

- Analisar a sinistralidade rodoviária em Moçambique no período de 2003 a 2009.
- Identificar as causas dos acidentes e perceber em que períodos ocorrem com maior frequência na província de Maputo.
- Compreender até que ponto as campanhas de educação públicas e os planos de prevenção rodoviária podem contribuir para a redução dos atropelamentos.

² Revista Trimestral “Stop”, do Instituto Nacional de Viação.

- Apresentar umas medidas de acção e intervenção que constituirão um desafio para Polícia da República de Moçambique (PRM) em especial a Polícia de Trânsito (PT) no combate à sinistralidade rodoviária.

Nesta perspectiva a PRM constitui uma das instituições basilares do Estado com competências específicas para organizar, fiscalizar e controlar o trânsito de veículos e pessoas nas vias públicas missão prevista no artigo 2º nº3 al. f) da Lei Orgânica da PRM Lei nº19/92, de 31 de Dezembro. Para tal, é pertinente referir que a formação dos agentes de trânsito em matéria de prevenção rodoviária, quer em quantidade quer em qualidade e de forma continuada e integrada, seria uma ferramenta de garantia para o sucesso da actuação policial em Moçambique. A experiência internacional e local, assim como o empenhamento dos profissionais locais, envolvidos num plano de acção conjunto poderão controlar o agravamento da insegurança rodoviária. De salientar ainda que, os recursos financeiros são indispensáveis para combater a insegurança rodoviária.

Problema de Investigação e Hipóteses

Em Moçambique os acidentes de trânsito foram progressivamente compreendidos como um problema de saúde pública e de grande relevância merecedor de acções coordenadas e permanentes por parte do poder público. Deste modo, importa não só que o problema em causa seja objecto de intervenções técnicas especializadas, mas também a criação e manutenção de níveis elevados de segurança rodoviária pela criação de um estatuto prioritário na agenda política, devendo merecer particular atenção não só dos Ministérios dos Transportes Comunicações, do Interior, das Obras Públicas e Habitação, como também dos Ministérios da Educação e Cultura, da Saúde, Coordenação Ambiental, da Justiça e ainda de todos os Municípios. Consideramos ainda que, independentemente do empenhamento político, das estratégias e meios de actuação postos ao serviço desta causa, a respectiva eficácia medida em termos de resultados, dependerá em grande parte de cada cidadão. Deste modo, a relevância do problema para o país deve ser preocupação para toda a sociedade moçambicana. Os pontos de discussão anteriormente abordados levam à formulação da seguinte pergunta de partida:

Qual o contributo da Policia de Trânsito para mitigar a problemática da sinistralidade rodoviária em Moçambique?

A “organização de uma investigação em torno de hipóteses de trabalho constitui a melhor forma de a conduzir com ordem e rigor. As hipóteses apontam o caminho de,

procura, fornecendo um fio condutor a investigação e fornecendo o critério para recolha de dados que confrontará as hipóteses com realidade” (Quivy, 2008:119). Portanto, para a investigação em curso definimos as seguintes hipóteses que poderão ser ou não confirmadas no final do mesmo:

- O incremento da sinistralidade rodoviária na província de Maputo tem relação com a falha do ambiente rodoviário.
- A Polícia de Trânsito da República de Moçambique dispõe de meios humanos e materiais capazes de contribuir para a redução da sinistralidade rodoviária na Estrada Nacional nº1 (EN1).
- A Logística e a Formação a nível policial estão à altura de responder às necessidades actuais inerentes à função da polícia de trânsito de forma a desenvolver boas práticas de fiscalização e prevenção rodoviária.

Metodologia

A metodologia adoptada na realização do trabalho reportou-se à pesquisa bibliográfica, à revisão de temas e conceitos, à recolha de dados estatísticos, análise de documentos, textos policiais e entrevistas qualitativas.

O actual trabalho de investigação é constituído por três partes, uma pré-textual, a parte textual e a parte pós-textual. Da parte pré-textual fazem parte as notas introdutórias e de abordagem ao tema em estudo, nomeadamente as dedicatórias, epígrafes agradecimentos, resumo de investigação, siglas e índices. Integram também esta parte a definição dos objectivos que propusemos com a realização da investigação, a descrição metodológica utilizada e as dificuldades com que nos deparamos ao longo de sua execução.

A parte textual propriamente dita é constituída por uma introdução que se apresenta por uma estrutura tripartida em que vamos explicar o motivo da escolha e da importância deste tema para a realidade moçambicana. No Primeiro capítulo vamos operacionalizar o conceito de acidente de viação interligando ao sistema rodoviário, faremos um enquadramento teórico da sinistralidade mundial, da sinistralidade Europeia e da sinistralidade Africana no contexto dos países membros da (SADC) e por fim, vamos falar das causas dos acidentes rodoviários.

No Segundo Capítulo pretendemos abordar a província de Maputo, fazendo uma breve caracterização demográfica e socioeconómica, bem como analisar o estado actual da

circulação rodoviária em Moçambique, desde a problemática do trânsito nos seus mais diversos aspectos, a caracterização da sinistralidade rodoviária genérica da província de Maputo.

No terceiro avançaremos com as medidas de intervenção, abordando o quadro legal de Moçambique, Fiscalização da polícia de Trânsito de Moçambique bem como meios humanos e materiais utilizados para mitigar a problemática dos acidentes. Por fim, Falaremos de algumas formas de diminuir a sinistralidade rodoviária.

Dificuldades e Problemas

Apesar da motivação intrínseca do estudo de temas relacionados com este trabalho a quando da nossa recolha dos dados, identificamos como principais obstáculos a limitação do tempo á realização desde trabalho para a pesquisa de informação actualizada no seio da instituição, falta de dados de acidentes com qualidade e a abrangência necessárias, deparamos com legislação desactualizada, uma parte significativa da informação é registada manualmente acarretando uma margem de erro.

Capítulo1 – Contextualização Temático

1.1 Conceito de Acidente

O acidente de viação é considerado genericamente como “um acontecimento fortuito ou eventual que altera a ordem das coisas e que involuntariamente origina danos nas pessoas ou nos objectos.”³ Deve-se saber diferenciar acidente de um acontecimento que é originado por um sujeito que tem a intenção de causar danos, isto é, se um condutor atropela um peão com intenção de lhe provocar a morte não pode considerar-se esta acção somente como um acidente, mas sim como um acto doloso.

Acidente de viação, segundo o Plano Nacional de Segurança Rodoviária (PNSR, 2003:10), “é a ruptura no equilíbrio de um sistema, no qual o utente tem continuamente, através da sua competência e do seu comportamento de responder positivamente às exigências que lhe são apresentadas pelo ambiente”.

Segundo Pinheiro (2008:19), Acidente de Viação é um “facto repentino meramente casual ou negligente em que são intervenientes veículo ou veículo em circulação e do qual resultam danos de natureza patrimonial ou corporal”

Segundo definição dada pela Direcção Geral de Viação (DGV, 2006:7) “acidente de viação é a ocorrência na via pública ou que nela tenha origem, envolvendo pelo menos um veículo, que seja ainda do conhecimento das entidades fiscalizadoras (GNR, PSP e Polícias Municipais) e da qual resultem vítimas e/ou danos materiais”

Acidente de viação, segundo o código de Estrada brasileiro,” é um acontecimento casual, fortuito, inesperado. È a ocorrência de qualquer acontecimento desagradável ou infeliz, que envolve, perdas, lesões, sofrimento ou morte”⁴.

Destes conceitos podemos retirar que um acidente é um acontecimento casual que ocorre na via pública resultante da interacção dos três elementos do sistema rodoviário: o ambiente rodoviário, o veículo, o condutor, sendo que a perturbação de um dos elementos torna susceptível a provocação de danos nas pessoas e nos bens. Estes elementos constituem a fonte de informação da sinistralidade rodoviária por isso é imperativo no estudo sobre a sinistralidade rodoviária falar sobre estes elementos.

³ Segundo o manual da Academia Trafico de La Guardia Civil- *Investigacion de Accident de tráfico*, Madrid, DGT, 2000,p.35.

⁴ HOFFMANN, Maria Helena, Cruz, Roberto Moraes e Alcieri, João Carlos- *Comportamento Humano no trânsito*, Brasil, ed.,Casa do psicólogo, PP.49-50

1.2 Sistema Rodoviário

Os acidentes rodoviários têm sido tradicionalmente, vistos como o resultado da interacção de vários factores do sistema rodoviário (o homem, o veículo e a via).”A doutrina tem sido unânime em referir que os acidentes são o resultado da conjugação destes três elementos” (Isaque, 2002:16). Contudo o comportamento humano é a causa principal porque ”Conduzir não é um simples acto, um mero movimento físico mas o complexo de operações técnicas necessárias e adequada a pôr e manter o automóvel em circulação” (Germano, 1996:68).

1.2.1 O Homem

“A complexidade da criatura humana influencia directamente o tráfego rodoviário”. (Isaque, 2002:15) através do exercício de condução. Actividade de condução decompõe-se em quatro momentos sucessivos, a percepção, a previsão, a decisão e a acção. Na fase de percepção o condutor utiliza a sua capacidade de visão para explorar o ambiente sendo este analisado e interpretado nas fases de previsão e decisão o que irá a conduzir a uma acção.

“Vários factores (fisiológicos, psicológicos, culturais, sociais entre outros contribuem para modus operandi do homem no sistema rodoviário” (Isaque, 2002:15). Como exemplos de factores fisiológicos temos a idade, o sexo a capacidade de visão, a audição, o grau de agilidade, a fadiga, entre outros inerentes à condição humana. Para que tenhamos a noção de como os factores psicológicos podem influenciar na ocorrência de determinado tipo de acidente, tomemos como por base o efeito que a fadiga tem na condução. “ A fadiga é um factor intrínseco que origina a redução das capacidades cognitivas prejudicando a vigilância, atenção a capacidade perceptiva, o tempo de reacção e as tomadas de decisão, processos cruciais para uma condução segura” (Isaque, 2002:15). Para além dos factores fisiológicos temos também factores psicológicos, como por exemplo o estado emocional, a personalidade, que são muito mais subjectivos e como tal mais difíceis de avaliar. Por exemplo o congestionamento a que os condutores estão sujeitos, gera uma maior dificuldade de deslocação, uma degradação e aumento do tempo de percurso. factores geradores do stress que condicionam a condução. A Poluição sonora é outro dos factores que podem afectar o estado psíquico do ser humano. Neste ponto é pertinente referir que o veículo constitui-se também como um elemento importante a analisar na ocorrência de acidentes de viação sendo de mais fácil análise do que o homem

pois apenas possui características técnicas e (mecânicas) que podem ser avaliadas de forma científica pelos peritos.

1.2.2 O Veículo

“Um veículo deve possuir boas condições de funcionamento, devendo ter todos os seus elementos de segurança desde os elementos de segurança activo, que compreendem as rodas, a direcção, a suspensão, os travões, as luzes, e os limpa vidros, que em condições normais permitem corrigir os possíveis erros humanos, bem como os seus elementos de segurança passivo como o cinto de segurança, o sistema de retenção, o *air bag*, a rigidez de estrutura, que destinam a atenuar as consequências de um acidente e a proteger os seus utilizadores” (Isaque, 2002:19).

A segurança no sistema de transporte rodoviário depende também do equilíbrio entre a interacção das exigências do ambiente e as capacidades de resposta do condutor. Se por um lado, o ambiente deve induzir no condutor um comportamento adequado por outro deve também ser capaz de “desculpar” os erros cometidos pelo mesmo, isto é, a informação na via deve ser adequada para que o condutor passa tomar precauções mais correctas em função da infra-estrutura da estrada, sendo certo que esta deve ser construída tendo em conta as limitações do ser humano.

1.2.3 A Via

“A via é o elemento material mais fixo uma vez que a sua constituição ou modificação requer longos períodos de tempo e muitos investimentos económicos”⁵. Via publica segundo o Código de Estrada português no 1º artigo das definições legais “é a via de comunicação afecta ao trânsito público. Portanto, os caminhos-de-ferro, ruas, praças e avenidas são vias públicas se por elas transitarem peões, automóveis ou outros veículos, mas não se considera via pública se o trânsito não se pode fazer livremente.

A via influencia os acidentes rodoviários. Deste modo, a melhoria da mesma pode simplificar a tarefa dos condutores e aumentar a segurança dos que fazem o seu uso. “O principal problema que as redes rodoviárias actuais apresentam é a desproporção das suas condições relativamente aos progressos técnicos comportados pelos veículos”⁶. Deparamonos com deficiências de vária ordem nomeadamente, estradas antigas, inconsistências ao

⁵ Segundo o livro Academia de Trafico de La GuardiaCivil -Investigacion de Accident de trafico, Madrid, DGT, 2000,p.54

⁶ Idem.

nível do projecto falta de qualidade na construção desenhadas e construídas para veículos de baixa velocidade, de reduzidas cargas e de pequenas dimensões.

Verifica-se Hoje, essas estradas são insuficientes e inclusivamente perigosas para a circulação moderna, agravando-se a sua perigosidade em alguns casos, pela sua má conservação.

1.3 Sinistralidade Rodoviária

O principal objectivo neste capítulo consiste em fazer uma abordagem panorâmica sobre a sinistralidade rodoviária no mundo, sinistralidade rodoviária europeia e sinistralidade rodoviária africana no contexto dos países membros da SADC, de forma a contextualizar o caso de sinistralidade rodoviária em Moçambique.

À escala mundial, como referimos na introdução do nosso trabalho, morrem anualmente 1,2 milhões de pessoas nas estradas segundo a OMS. Mais de 50 milhões ficam feridas e, segundo a mesma organização, caso os países não apostem na prevenção rodoviária prevê-se que nos próximos 20 anos este valor suba para 65% e que em 2020 a sinistralidade rodoviária seja a terceira causa da morte a nível mundial, em primeiro as doenças cardíacas e a segunda a depressão.

Morrem, em média 3200 pessoas por dia em todo o mundo. Estabelecendo a comparação com o atentado ao World Trade Center de 11 de Setembro de 2001, onde morreram cerca 3200 pessoas, podemos afirmar que acontece um “atentado” diário no mundo. Desta forma, no relatório de 2004, a Organização Mundial de Saúde apela todos países que considerem a sinistralidade rodoviária como um problema de saúde pública.

Segundo o relatório “Youth and Road safety “, da Organização Mundial de Saúde, os acidentes de trânsito são umas das causas principais de morte entre jovens com menos de 25 anos, com mais de mil mortos por dia no mundo. O asfalto é a peste negra do século XXI uma epidemia que ceifa milhões de pessoas por ano e reduz a esperança média de vida das populações. Pior ainda. Se focarmos o estudo no sexo masculino, não será necessário esperar 17anos para que os acidentes assumam o terceiro lugar das causas de morte. Sendo um problema visto com uma certa gravidade em quase todo o mundo, é perfeitamente aceite a urgente tomada de medidas que visem a diminuição do índice de sinistralidade em determinado país ou região.

Essas medidas deverão incidir essencialmente sobre todos os intervenientes do tráfego rodoviário, nomeadamente: os utentes (através da sua educação); o veículo (através

do aperfeiçoamento dos seus sistemas de segurança) e o meio ambiente (neste caso enquadram-se as estradas, através das sinalizações, ordenamento, legislação e fiscalização policial).

1.4 Sinistralidade Rodoviária na Europa

“A realidade Europeia também é preocupante e tem vindo a incentivar os governantes a pensá-la e criar medidas do combate a este flagelo” (Teixeira, 2008:7). No seu Livro branco sobre a política de transporte, a Comissão Europeia estabeleceu uma meta comunitária colectiva para 2010, reduzir para metade o número de vítimas mortais comparativamente com 2001.

Segundo António Tajani,⁷ trata-se de um compromisso político e global cada país deverá contemplar a segurança rodoviária na sua agenda política como prioridade. No mesmo discurso, Tajani refere ainda que alguns países registaram um progresso significativo, outros não, são necessários mais esforços para melhoramento a situação. A segurança rodoviária é uma questão de importância capital para a sociedade europeia. Segundo o programa de acção para a segurança rodoviária (PASR) de 2001-2010⁸, em 2009, mais de 35 000 pessoas morreram nas estradas da União Europeia, o equivalente à população de uma cidade de média dimensão. Ainda no mesmo PASR, refere-se que por cada morte nas estradas europeias estima-se que haja 4 acidentados com incapacidades permanentes, tais como lesões cerebrais ou na coluna vertebral, 10 feridos graves e 40 feridos ligeiros. “O custo económico estimado para a sociedade é de 130 000 milhões de euros por ano”. Embora objectivo ambicioso estabelecido em 2001 de redução para metade do número de mortos até 2010 não tenha sido totalmente cumprido, fizeram-se progressos consideráveis. Por exemplo, segundo PASR prevê-se que o número de vítimas mortais diminua mais de 40% (quando na década anterior a diminuição foi de 25%) e o número médio de vítimas mortais de acidentes rodoviários por milhão de habitantes, considerando os actuais 27 Estados-Membros, também baixou de 113 em 2001 para 69 em 2009. Trata-se de um número próximo do registado nos Estados-Membros com melhores resultados em 2001 (Reino Unido, Suécia e Países Baixos, respectivamente com 61, 62 e 66 mortes por milhão de habitantes). O programa de acção para 2001-2010 foi um forte catalisador dos esforços da UE e nacionais para melhorar a segurança rodoviária.

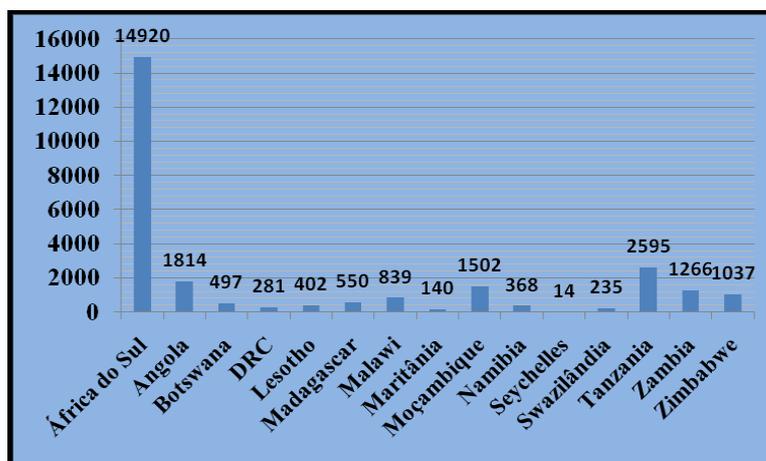
⁷Comissário responsável pelos transportes no Discurso nº 08/470 na conferência interparlamentar sobre segurança rodoviária da Europa, Lisboa Setembro de 2008.

⁸Consultada através do site: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/eventsarchive/2010_07_road_safety_2011_2020_en.htm. Acesso 23 de Janeiro de 2011.

1.5 Sinistralidade Africana no Contexto dos Países Membros da SADC

No caso de África segundo o relatório da OMS do ano 2004, refere que “o processo de motorização da sociedade está a causar uma enorme quantidade de ferimentos e mortes”. A estatística sobre a segurança rodoviária dos países membros da SADC, mais recente, disponível que obtivemos diz respeito aos anos de 2007 e 2008, pelo que serão esses anos de referência para a análise da sinistralidade destes países, sendo esta a melhor forma de contextualizar o caso Moçambicano.

Gráfico 1 – Número de mortos de 2007/2008 nos países da SADC

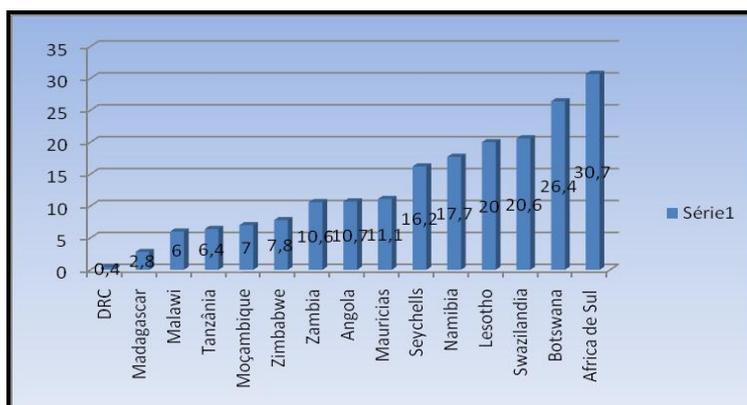


Fonte: ASANRA DRAFT, 2010.

Como podemos verificar o gráfico1 do ano 2007/2008, quanto ao número de mortes ocorridas em acidentes nas estradas ao nível dos países membros da SADC, Moçambique ocupou quarto lugar lugar, após África de Sul, Tanzânia, Angola. Nos acidentes por 100.000 habitantes, Moçambique ocupou o décimo primeiro (11º) lugar nos quinze países da SADC (gráfico 2).

“A proporção de mortos e feridos na estrada em relação à população quantifica a insegurança óptica de saúde pública, mas não no que diz respeito à exposição ao risco” (Reto e Sá, 2003:22)

Gráfico 2-Número de mortos por mil habitantes⁹ nos países da SADC- 2007/2008



Fonte: ASANRA DRAFT, 2010.

Hierarquizando os dados do gráfico 2 da distribuição dos mortos por cem mil habitantes temos:

África do sul é um país onde os acidentes rodoviários são fatais, dado que em cem mil habitantes houve 30.7 mortos. Botswana, Suazilândia, Lesotho, Namíbia, e Seychelles ocupam por esta ordem, depois da África do sul os primeiros 6 lugares o que significa que estes países estão acima da média sendo a media de 12.9 mortos por cem mil habitantes.

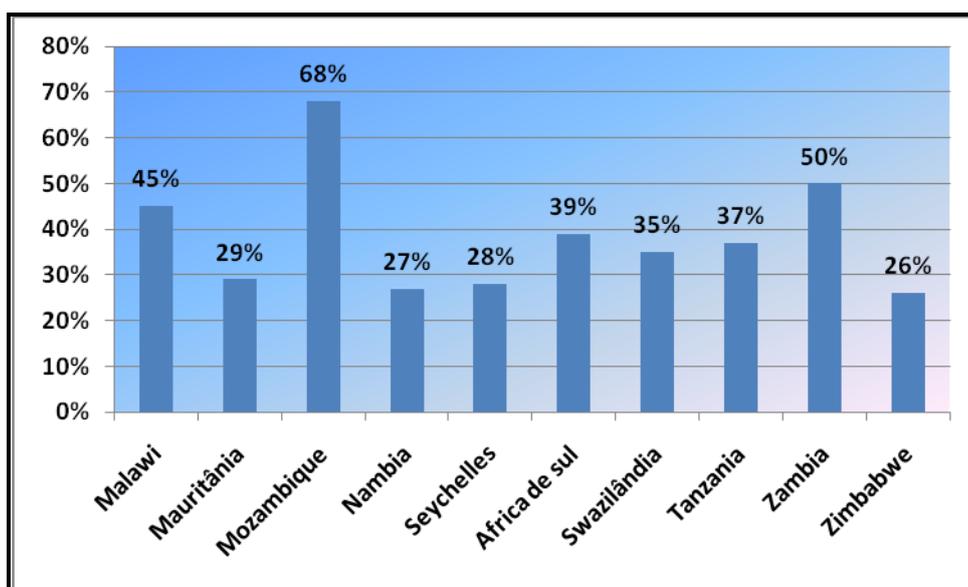
Maurícias, Angola, Zâmbia, Zimbábue, Moçambique, Tanzânia Malawi, Madagáscar e República Democrática de Congo encontram-se por esta ordem de baixo da média. Deste modo, a Organização Mundial de saúde refere que nestes países os índices de mortes por cem habitantes são entre duas a três vezes superiores aos dos países desenvolvidos e este número encontra-se em constante crescimento. A situação é tão crítica que nos relatórios de OMS de 2004 verifica-se que cerca de 90% das mortes no trânsito ocorrem nestes países. Outra característica muito importante é que a maioria dos mortos encontram-se nos grupos dos usuários da via pública mais vulneráveis, sendo os peões ou ciclistas e, mais recentemente, os motociclistas. Vejamos de seguida a distribuição dos peões mortos nas estradas Africanas nos 9 países da SADC conforme os dados disponíveis.

Moçambique é o país com elevada percentagem de mortes de peões com 68%, Zâmbia com 50%, Malawi com 45%, África do Sul com 39% Tanzânia com 37%, seguindo por esta ordem Suazilândia 35%, Maurícias com 29%, Seychelles com 28%, Namíbia com 27% e Zimbábue com 26%. No entanto, a elevada percentagem de mortes

⁹ Mortes por cem mil habitantes: segundo definição internacional (Convenção de Viena) “indicador que expressa o quociente entre número de mortes de trânsito e população do país ou região estudada, separados em grupos de cem mil indivíduos, para gerar um indicador.

em Moçambique é o facto de o ambiente de trânsito ser formado principalmente por peões, há um número elevado de pessoas vendendo pequenas mercadorias ao longo das estradas. Os peões formam uma massa de caminhanes que reflectem necessidades de circulação para efeitos de trabalho, compras, negócios entre outras actividades.

Gráfico3-Percentagem de peões Mortos nos 9 países da SADC no ano 2007/2008



Fonte: ANSARA DRAFT, 2010.

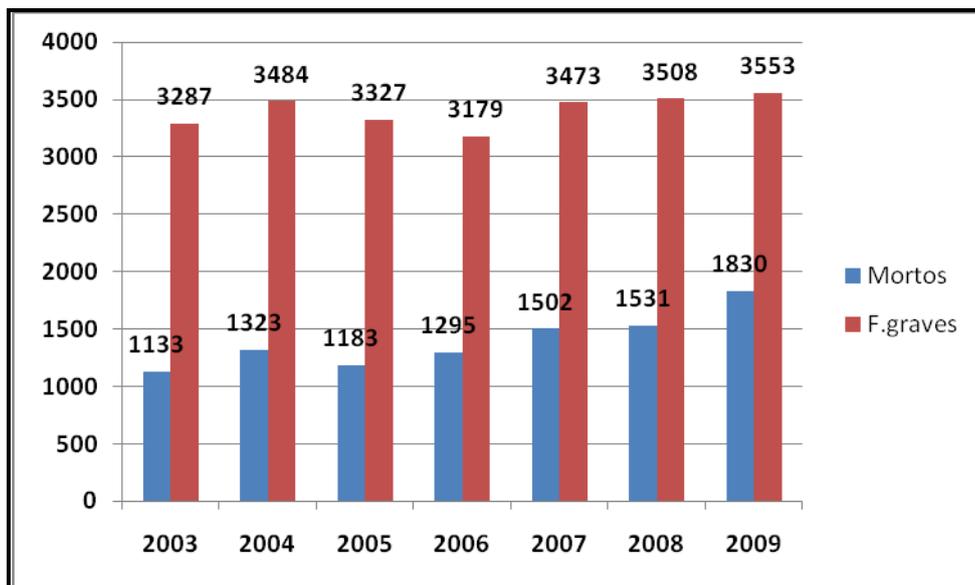
Segundo o PENMSR, em África os feridos devido a acidentes de viação são a segunda causa de morte entre a faixa etária dos 5 aos 44 anos e, que mais de 75% das vítimas dos acidentes de viação são jovens economicamente activos. Devido às suas condições específicas, a capacidade institucional fica reduzida e é insuficiente em recursos para a prevenção. As dificuldades sentidas no desenvolvimento das estratégias de prevenção de acidentes rodoviários são particularmente graves. “Metendo-se esta tendência, os traumas por acidentes de viação passarão da 10ª posição em 2002 para 8ª posição em 2030 de causas de morte” (Peden e tal. 2004:3-5).

1.6 Análise da Sinistralidade em Moçambique

No caso particular de Moçambique, segundo dados fornecidos pelos relatórios anuais da sinistralidade rodoviária elaborado pelo INAV, em colaboração com a PRM nos últimos 7anos no período de 2003 a 2009, foram registados 37.470.224 acidentes de viação, que provocaram 9.797 mortes e 23.811 feridos graves. Quase todo o cidadão

moçambicano sabe que diariamente existem vítimas mortais em consequência dos acidentes de viação no país. Mas somente algumas pessoas conhecem a dimensão da sinistralidade ou o quanto se destrói a economia em consequência dos acidentes de viação. Por outro lado, os acidentes de viação são das principais causas de solicitação dos serviços de urgências do Hospital Central em Maputo em 2009, só nos fins-de-semana do Natal e de transição de ano. Segundo estes serviços cerca de 120 moçambicanos vêm a falecer vítimas de acidentes rodoviários, em consequência de 117 acidentes de viação, a maioria provocado pelo excesso de velocidade, e dos quais resultaram ainda 195 feridos (100 graves e 95 ligeiros).

Gráfico -4 Sinistralidade em Moçambique desde 2003 a 2009



Fonte: INAV/PRM, 2009.

Em 2003 os dados do gráfico 4 demonstram que o número registado de mortes aumentou de 1133 para 1323 em 2004 diminuiu ligeiramente para 1183 e volta a aumentar de 1295 em 2006 até aos 1830 em 2009.

No concerne aos números de feridos graves nas estradas Moçambicanas, com base nos dados fornecidos pelo INAV, verifica-se uma descida do seu número, sendo que no ano de 2005 diminuiu de 3327 para 3179 em 2006, tendo nos restantes anos verificado-se a subida do número de feridos.

Os planos de segurança rodoviária são elaborados com o objetivo de estabelecer metas de redução de acidentes com vítimas, segundo o PENMSR, Moçambique está no estágio inicial da motorização, não sendo viável definir “metas” de índices de sinistralidade rodoviária. “A proposta de metas deve portanto, ser feita de forma diferente adequada à realidade actual de Moçambique tendo em conta o seu estágio de motorização”(PENMSR, 2010:32).

O indicador mais aconselhável a nível mundial é o de mortalidade por cem mil habitantes porque tem um poder explicativo sobre a qualidade de vida em sociedade. Como referem (Reto e Sá, 2003:22), que “a proporção de morte e feridos na estrada em relação a população quantifica a insegurança nas estradas numa ótica de saúde pública, mas não diz respeito a exposição do risco”. Esta causa de morte pode ser comparada aos outros

indicadores de outros problemas sociais, por exemplo o caso de índice da HIV em Moçambique.

O segundo indicador é o de mortes por dez mil veículos.”Este indicador tem limitação porque tem menor poder de explicar sobre o fenómeno ao indicador anterior, e não consegue exprimir com realidade a exposição efectiva ao perigo que precisaria incluir as distância rodadas pelos veículos”.(PENMSR,2010:32). As estimativas feitas em Moçambique sobre a sinistralidade rodoviária baseou-se nos poucos dados existentes ou “registados” no período entre 1996 e 2007 e na experiência acumulada noutros plano internacionais. Entretanto, “ o caso dos dois indicadores propostos está implícito que o o processo de motorização em Moçambique prosseguirá em um ritmo em torno de 5% ao ano, o que irá carretar inevitavelmente um crescimento no número de acidentes durante período da implimentação do plano, assumindo-se assim, entre ano 2010 e 2011 os primeiros anos de implantação”(PENMSR,2010:32).

1.7 Causas dos Acidentes

“Conduzir não é simples acto, um mero movimento físico, mas o complexo de operações técnicas necessárias e adequadas a pôr e manter o automóvel em circulação” (Silva, 1996:47). Deste modo, os acidentes não são resultado de um factor isolado, sendo o produto de uma conjugação de muitos factores, dos quais os de maior risco associam-se com o factor humano. A Causa de um acidente é “qualquer comportamento, condição, acto ou negligência sem o qual o acidente não se teria produzido” (Baker in *Investigation de accidentes de Trafico*, 2000:70)

“ Entre as causas que produzem um acidente há sempre uma que poderá chamar-se principal ou causa eficiente”¹⁰, ou seja, aquela que de entre todas o acidente não teria tido lugar se não existisse no momento.

Para melhor se entender este conceito veja-se o seguinte exemplo: Um veículo ligeiro de passageiro que circula a 120Km/h por uma delimitada a 100Km/h, em troço de recta com boa visibilidade. Este veículo tem a tela de pneumáticos totalmente lisa e está a chover. Ao chegar a um cruzamento, o tractor agrícola atravessa a via, o condutor do ligeiro trava, as rodas do veículo bloqueiam e o mesmo embate contra o tractor.

Neste exemplo intervém uma série de circunstância que poderemos chamar “causa” do mesmo, no entanto, com grau distinto de participação são o excesso de velocidade, o

¹⁰ Baker cit. in - *Investigacion de Accidentes de Trafico*, Madrid, DGT, 2000,p.70.

mau estado de pneumáticos, o pavimento da via molhado pela chuva, a visibilidade reduzida pela própria via - e talvez mais alguma agravante relativa ao condutor.

No entanto, se o tractor não cruzasse a via da forma como fez, o acidente não se teria produzido. Poderemos neste caso, qualificar como causa eficiente, o facto de o tractor ter cruzado a via interpondo-se na trajectória do ligeiro. As restantes causas serão coadjuvantes ao resultado final.

As causas dos acidentes podem classificar-se em causas mediatas e causas imediatas.

As causas mediatas podem classificar-se como todas aquelas que em si mesmas não dão lugar ao acidente, no entanto conduzem ao mesmo, coadjuvam a sua materialização para que o mesmo ocorra. Podem ser¹¹:

- Relativas ao veículo: deficiência no funcionamento dos seus órgãos principais, potência excessiva, deficiente segurança activa ou passiva;
- Relativas à estrada: defeito no seu percurso, má sinalização, problemas do piso;
- Relativas aos fenómenos atmosféricos: redução da visibilidade devido a nevoeiro, chuva, encandeamento solar;
- Relativas ao condutor ou peão: que podem ser físicas ou somáticas, psíquicas, conhecimento, experiência e perícia;
- Relativas a circunstâncias alheias às anteriores: aquelas que não podem ser enquadradas nos grupos anteriores, por exemplo um insecto que se introduz no interior do veículo, pedra que quebra o pára-brisas, uma árvore que cai por cima do veículo durante o seu percurso normal.

As causas imediatas são todas aquelas que intervêm directamente no acidente, essencialmente são as mesmas causas mediatas, no entanto com influência pelo elemento humano. As mais frequentes podem ser as seguintes¹²:

- Excesso de velocidade, ou velocidade inadequada e outras infracções as normas de circulação;
- Deficiências na percepção;
- Erros de evasão;
- Condições pessoais negativas;

¹¹ Segundo o livro da Academia de Trafico de la Guardia Civil p.7.

¹² Segundo o livro da Academia de Trafico de la Guardia Civil p.72.

- Outras causas

As causas imediatas referenciadas são aquelas que provocam directamente o acidente. Sendo a velocidade, considerada como a primeira causa dos acidentes de viação que ocorrem nas estradas de todo o mundo, esta devemos distinguir entre excesso de velocidade e a velocidade excessiva ou inadequada.

Entende-se por velocidade excessiva a prática de uma velocidade que ultrapassa os limites legalmente estabelecidos e a velocidade excessiva ou inadequada quando sem exceder os limites, seja inadequada para as condições de trânsito, de estrada ou meteorológicas sendo esta maior do que o aconselhável.

No parâmetro das causas imediatas” as deficiências na percepção”, entendem-se todas aquelas condutas nas quais a atenção do condutor foi diminuída por qualquer condição, perigo ou circunstância a normal que deveria ser percebida (fundamentalmente pela visão e em algumas ocasiões pelo audição), num determinado momento e que foi percebida com atraso ou então não foi sequer percebida. Na causa imediata” nos erros de evasão deve-se ter em conta o que muitos dos acidentes evitam-se antes o perigo por se agir de forma correcta e realizar manobras evasivas que evitam o desenlace fatal. Estas manobras são fruto, fundamentalmente, da experiência e da perícia do condutor. Toda via, se o veículo escorregar numa curva do piso molhado e o condutor em vez de reduzir a velocidade através da caixa de velocidade trava bruscamente, esta manobra pode constituir a causa directa do despiste do veículo.

As causas imediatas “condições negativas” é seguramente a mais difícil de definir e aplicar á prática. Todavia refere-se as condições psíquicas do condutor designadamente económicas, anti-sociais, suicidas entre outras.

Deve-se entender por condições negativas aquelas que originam uma condução anti- social ou perigosa. Por Exemplo é uma condição negativa realizar apostas para ver quem circula em sentido contrário na auto-estrada e percorre mais quilómetros sem ser apanhado pela polícia, ou que a tire mais veículos para a berma em 1º lugar a determinado sitio. Esta aposta não representa por si só uma infracção normal a lei, mas ao acontecer torna-se uma infracção com agravantes de intencionalidade, premeditação, e determinados casos, de ignorância ou negligência indesculpável, que dão origem a um perigo não potencial mas sim, actual e efectivo.

No que concerne às “outras causas”, menos frequentes que possam originar um acidente mas que se não podem englobar nos Parâmetros anteriormente definidos.

Para Moçambique segundo o balanço feito da quadra festiva 2009-2010 no dia 18 de Janeiro de 2010 que envolveu as instituições responsáveis pela segurança rodoviária nomeadamente Ministério do Interior, Ministério dos Transportes e comunicações e Ministérios das obras públicas e Habitação consideram principais causas de acidentes:

- Má travessia de pões
- Excesso de velocidade
- Álcool
- Ultrapassagem irregular
- Trânsito fora da mão
- Mau estado técnico de alguns veículos
- Transporte de passageiros em veículos não apropriado

Capítulo 2 – Sinistralidade Rodoviária na Província de Maputo

2.1 Caracterização Geográfica, Demográfica e Sócio Económica da Província de Maputo

Moçambique é um país constituído por 11 províncias incluindo a cidade de Maputo que é capital e que tem estatuto de província. Contudo é muito frequente, mesmo oficialmente, referir-se a Moçambique como tendo apenas dez províncias, quando não se faz a separação entre a cidade e a província de Maputo. A província de Maputo que constitui o objecto do estudo no presente trabalho tem a cerca de 25. 756 Km² uma população de 1.150.985 habitantes, em 2009, segundo o Instituto Nacional de Estatística (INE). A capital é a cidade de Matola, situada a 10Km da cidade de Maputo. Faz limite a norte com a província de Gaza, a leste com o Oceano Índico e com a cidade de Maputo, a sul com a província sul-africana do Kwazulu Natal e oeste com Suazilândia e com província sul-africana Mpumalanga. A província de Maputo é dirigida por Governador nomeado pelo Presidente da República de Moçambique¹³ e é subdividida em distritos e municípios, nomeadamente distritos de Boane, Magude, Manhiça, Marracuene, Matutuine, Moamba e Namaacha e municípios da Matola, Manhiça e Namaacha.

Localização geográfica da Província de Maputo



¹³ Nos termos da b) do nº2 artigo 160º da CRM actualizada em 2004.

É praticamente impossível falar da província de Maputo isoladamente, sem a enquadrarmos nos próprios problemas que o país tem vivido nos últimos tempos, após a independência de 1975. No período imediatamente posterior à proclamação da independência (1975 – 1978), “*Revolucionar o aparelho do Estado*” foi uma das tarefas fundamentais apontadas pelo Governo, no entanto, a prioridade de estrutura do novo Estado Moçambicano foi definida no sentido do desenvolvimento das zonas rurais em todos os sectores da actividade do Estado. Como estratégia política para assegurar o pretendido desenvolvimento rural, foi decidida a criação de aldeias comunais, onde se supunha que as populações, apoiando-se nas próprias forças e utilizando formas colectivas de produção, veriam a curto prazo melhoradas as respectivas condições de vida. Esta forma de organização facilitaria, ao mesmo tempo, o fornecimento dos meios materiais, técnicos e científicos que o Governo se esforçaria por disponibilizar (Trindade, 2003:104). Os recursos financeiros passaram, assim, preferencialmente a ser afectos aos sectores considerados prioritários no processo de reconstrução nacional: como a educação, saúde, agricultura e defesa.

Na educação os esforços concentraram-se no combate ao analfabetismo e pelo alargamento da rede escolar. Para permitir que o Governo exercesse um controlo directo e imediato sobre todo o sistema educativo, decretou-se a nacionalização do ensino particular (Trindade, 2003:105). Actualmente e com o fim da Guerra Civil que devastou o país, o ensino particular voltou a funcionar a todos os níveis o que tem ajudado de forma significativa na solução do problema de procura de vagas para o sector de educativo no país.

Na saúde, partiu-se do pressuposto de que a prática da medicina privada constitui um meio de exploração que utiliza a doença como recurso de enriquecimento e determinou-se a nacionalização de todas as clínicas privadas e a criação de um Serviço Nacional de Saúde (Trindade, 2003:105), esta prática mostrou-se pouco eficaz para fazer uma cobertura face às necessidades de saúde no país. Por isso, o sistema de saúde moçambicano conta actualmente com o exercício privado dos serviços de saúde, podendo ser encontradas clínicas privadas a operar com alguma qualidade, nas grandes cidades de Moçambique facto que assume um contributo significativo na resposta do governo face às necessidades de saúde e da qualidade de vida do cidadão.

Tomando a agricultura como base e a indústria como dinamizador decisivo, o Governo dirigiu a sua política económica no sentido da liquidação do subdesenvolvimento

(Romão et. al 1998:33). Ao Ministério da Agricultura foram atribuídos dois objectivos principais: primeiro garantir a melhoria das condições de vida do povo, em particular das massas camponesas, designadamente através de uma alimentação qualitativa e quantitativamente adequada; segundo apoiar com matérias-primas agrícolas, o sector industrial.

Em Janeiro de 1987, o lançamento do Programa de Reabilitação Económica (PRE), para servir de contrapartida para a obtenção dos créditos necessários à recuperação de uma economia devastada pela guerra é outra acção levada a cabo pelo Estado. O PRE representou a adesão a uma nova ideologia que, baseada em liberalização dos preços, de redução do défice orçamental, de privatização das empresas estatais, de contracção monetária e de elevação das taxas de juro e de corte drástico das despesas sociais, Moçambique entrava definitivamente na senda duma economia de mercado capitalista.

A última fase do período histórico que vamos analisar (1992-2002) correspondeu à substituição de uma lógica de confrontação armada, por uma lógica de confrontação política sem recurso à violência. Um período de concretização das mudanças estruturais e institucionais projectadas de harmonia com os ditames de um Estado de direito democrático e de relativo crescimento económico, dentro dos condicionalismos impostos pela globalização. Depois do Acordo de Roma¹⁴, surgiram, naturalmente, novos quadros legais para regulamentar a transição democrática em domínios como o da legitimação do poder político, o dos incentivos ao investimento na economia ou o da consolidação do «Estado de Direito» (Trindade, 2003:118).

Foi também no seguimento da abertura política proporcionada pela adopção da nova Constituição da República e pelo fim do conflito armado que se assistiu à emergência das Organizações Não Governamentais (ONGs). Destacam-se as que inscreveram como objectivo de actividade, a defesa e promoção dos direitos humanos que se integram na embrionária sociedade moçambicana.¹⁵ Na esfera política, as eleições gerais de 1994 e 1999, 2004, 2009 e as autárquicas de 1998, foram os acontecimentos de maior significado e relevância.

¹⁴ Acordo Geral de Paz assinado no dia 4 de Outubro de 1992. Fim da guerra civil que durou 15 anos.

¹⁵ Uma das ONGs é a liga Moçambicana dos Direitos Humanos.

2.2 Condições do Trânsito e Circulação Rodoviária na província de Maputo.

Segundo O Plano Estratégico Nacional Multisectorial de Segurança Rodoviária (PENMSR) aliado a observação directa efectuada aquando da nossa investigação no terreno permitiram-nos compreender que as condições actuais do trânsito influenciam a ocorrência de acidentes de viação. O ambiente de trânsito é formado principalmente por peões, de todas as faixas etárias, há um número elevado de crianças desacompanhadas e vendendo pequenas mercadorias. Os peões formam uma massa de transeuntes que reflectem necessidades de circulação para efeitos de trabalho, compras, negócios entre outras actividades. Os peões atravessam as vias em todos os locais sinalizadas ou não sinalizadas. Os passeios são ocupados em muito locais por vendedores ambulantes. Ver a fotografia que ilustra o ambiente rodoviário.



Fonte: Esperança Machava, 2010.

Fotos 1 e 2 ¹⁶

O transporte público feito pelos “chapas¹⁷”. Alguns veículos encontram-se em mau estado técnico, os seus condutores procuram maximizar os ganhos excedendo a lotação e circulando alta velocidade. “Para embarcar e desembarcar passageiros os “chapas” muitas vezes não obedecem a paragem previamente estabelecidas” (PENMSR, 2010:7).

¹⁶ Estas duas fotos ilustram o movimento de peões na EN1, tiradas a 22 de Julho de 2010 durante a nossa recolha de dados.

¹⁷ Nome que se dá ao Transporte públicos feitos pelos privados. Veículos de marca Toyota Hiace.



Fonte: Esperança Machava, 2010.

Foto3¹⁸

Os condutores dos “chapas” muitas vezes demonstram desrespeito pelos peões e circulam a velocidades incompatíveis com a segurança dos mesmos principalmente em vias de grande movimento de pessoas caminhando a pé. Estes factos dão origem como referem (Reto e Sá, 2003:188), a que a condução, na estrada, seja geradora da sensação que estamos numa selva onde o lema é “salve-se quem puder”. O conflito é tão grande que as estatísticas fornecidas pelo Instituto Nacional de Viação (INAV) comprovam que mais de 50% dos mortos em acidentes são os peões. Salienta-se que a situação da sinistralidade em Moçambique é tão crítica que na província de Maputo na estrada Nacional Número um (1) no dia 13 de Abril de 2009 registou-se um acidente, com 9 mortos e três feridos graves e registou-se outro acidente no dia 6 de Dezembro de 2009 na província de Gaza com 15 mortos, isto foi referido Pelo Chefe Central do Departamento da Polícia na entrevista que nos concebeu no dia 20 de Julho de 2010 “ os acidentes diminuíram mas o impacto é dramático pois num acidente morrem muitas pessoas”.

Os veículos são estacionados sobre os passeios, impedindo a circulação de peões, em algumas estradas e no caso da Estrada Nacional Nº1 uma parte significativa dos condutores ignoram os lugares sinalizados para travessia de peões.

Na Província de Maputo “os passeios em geral não são de boa qualidade, o pavimento destes passeios é muito irregular, sendo frequente a presença de grande quantidade de buracos e de obstáculos, a sinalização específica é deficiente, a iluminação é precária, ou inexistente, tornando os peões não visíveis aos condutores de veículos” (PENMSR, 2010:9). O pavimento para circulação de veículos não é satisfatório e a sinalização de trânsito é precária. O Congestionamento de trânsito na província de Maputo

¹⁸ Terminal improvisado dos pelos condutores dos “Chapas” junto a Estrada Nacional Nº1. Fotografia tirada no dia 22 de Julho a quando da nossa investigação.

é crítico, sobretudo, nas vias principais de circulação rodoviária, ou seja, nas vias de entrada e saída da cidade, com maior incidência nas manhãs (entrada para a cidade) e a tarde (movimento inverso). No entanto, tornando demoradas as deslocações que, em condições normais ou noutra época, eventualmente se poderiam fazer em menos tempo. Segundo o Chefe do Departamento Central de Trânsito (Adjunto Comissário Eduardo Francisco Chabana), esta situação está associada a um conjunto de factores que nos permitem compreender este fenómeno, designadamente:

As taxas da motorização tem crescido e continuam a crescer rapidamente, intimamente relacionado com a facilidade de obtenção da carta de condução e o alargamento das estradas.

A província de Maputo segundo os dados fornecidos pelo INAV conta com uma população condutora do ano 2007 a 2010: 74.922 (setenta e quatro mil novecentos Condutores e um parque automóvel desde 2005 a 2009, respeitante a veículos ligeiros de 6.507 (seis mil e quinhentos e sete) veículos a 40.460 (quarenta mil e quatrocentos e sessenta) veículos (Anexo III, tabela1) o crescimento brusco do parque automóvel em Maputo trouxe não só consequências imediatas os congestionamentos, como também a falta de espaços para os estacionamento de veículos. Outra questão da agilidade de aquisição de cartas de condução falsas, problema este que tende ser solucionado com a implementação de um novo modelo de carta de condução válida em qualquer país da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC), de que Moçambique é membro. As estradas que deviam proporcionar condições de acessibilidade em tempo útil a todas actividades e serviços da província não são favoráveis.

As vias rodoviárias são as infra- estruturas que apesar, do seu estado não ser muito favorável, ainda vão apresentando algumas condições para circulação, em virtude da intransitabilidade das vias secundárias¹⁹ (Anexo III Tabela 2). As más condições das estradas provocam que o trânsito se processe de forma bastante lenta. Sem esquecer todos automobilistas que de forma grosseira violam as mais elementares normas e regras de trânsito.

Outra questão que também podemos juntar ao problema do congestionamento, é a falta de espaços para estacionamento. Ao longo destes últimos anos, pouco ou nada se fez

¹⁹ Segundo a classificação da Administração Nacional de Estradas São” Estradas secundárias aquelas que ligam Estradas primárias, Capitais Provinciais, portos fluviais ou marítimos, Estradas primárias e centros económicos de elevada importância, Estradas Primárias e outros pontos fronteiriços”.

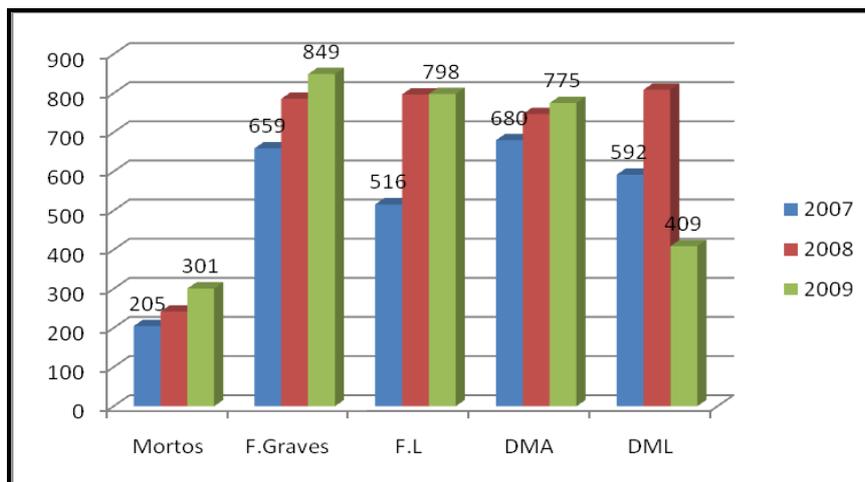
em relação à criação de parques ou espaços de estacionamento para responder a crescente demanda dos automóveis na Província.

2.3 Análise da Sinistralidade Rodoviária na Província de Maputo

No que concerne à sinistralidade rodoviária a província de Maputo, no período entre 2007 e 2009, constituiu uma das províncias com mais elevados índices de sinistralidade do país. E como forma de responder os objectivos desta investigação, bem como ir ao encontro das hipóteses definidas, tendo por base os dados fornecidos pelo Comando da PRM da Província de Maputo e para uma melhor percepção das vítimas que são causadas pelos acidentes, iremos realizar uma análise percentual de mortes, feridos graves, feridos ligeiros, bem como danos materiais avultados e danos ligeiros no período acima indicado. Igualmente vamos caracterizar os acidentes ocorridos nos anos 2008 e de 2009. Iremos ainda caracterizar o dia de semana e a hora que os acidentes ocorreram com muita frequência no ano de 2009, e analisar as vítimas mortais por grupo etário e vítimas mortais (condutores) por sexo, referindo os pontos negros²⁰ da província de Maputo. Por fim, interligando estas variáveis a visibilidade policial como forma de perceber as boas práticas da polícia de trânsito na redução dos acidentes.

²⁰ São lanços de estradas com máximo de 200 metros de extensão, no qual se registou, pelo menos, 5 acidentes com vítimas, no ano em análise e cuja o somatório de indicadores de gravidade é superior a 20, Segundo o relatório dos dados estáticos da DGV de 2007.

Gráfico 5-Sinistralidade na Província de Maputo nos anos 2007, 2008e 2009.



Fonte: INAV/PRM, 2009.

O número de acidentes participados segundo dados fornecidos pelo Comando da PRM Província de Maputo no período 2007 a 2009 é de 3729, com maior prevalência em 2008. A mortalidade no período homólogo foi aumentando de 27.4%, 32.3% e 40.2% respectivamente. Estes números vêm reforçar a afirmação da senhora Chefe do Departamento de trânsito na província de Maputo, quando na entrevista referiu que “o número de acidentes reduziu prevalecendo o número de mortes”. No mesmo período verifica-se ainda, a subida do número de feridos graves na ordem de 28.7%, para 37.0%. O número de feridos ligeiros aumentou de 24.4% para 37.7%. No que respeita o número de danos materiais em veículos foi subindo ligeiramente de 30.8% para 35.1% danos materiais avultados e quanto aos danos ligeiros aumentou na ordem de 32.7% a 44.6% e em 2009 diminuiu para 22.5% (Anexo IX, gráficos 6 e 7).

2.3.1 Tipo de Acidentes nos Anos de 2008 e 2009

Tabela 5- Tipos de acidentes

	Acidentes			
	2008		2009	
Tipicidade	Nºs	%	NºS	%
Choque entre carros	733	48,8%	458	41,2%
Atropelamento	516	34,3%	430	38,7%
Despiste/capotamento	137	9,1%	148	13,3%
Choque entre carro/moto	30	1,9%	36	3,2%
Queda de passageiro	39	2,5%	22	1,9%
Choque com obs. Fixo	46	3,0%	17	1,5%
Total	1501	100,0%	1111	100,0%

Fonte: PRM/INAV, 2009.

Em relação ao tipo de acidentes ocorridos na Província de Maputo no ano de 2008 (Tabela 5), pode-se referir que dos acidentes participados a maioria ocorreu no choque²¹ entre carros com 48,8%, seguido de atropelamento²² com 34,3%, despistes²³ com uma percentagem de 9,1%, choque com obstáculo fixo 3,0%, queda de passageiro 2,5% e choque entre carro e moto 1,9%, respectivamente. No ano de 2009, dos acidentes participados está no topo da lista, choque entre carros com 41,2% verificando-se uma ligeira redução em relação ao ano anterior na ordem de 7.6%. Seguidamente o atropelamento com 38,7% verificando-se uma subida de 4.4% em relação ao ano anterior, despistes com 13.3% também verificou-se uma ligeira subida de 4.2% em relação ao ano anterior. Seguido de choque entre carro e moto 3,2%.9%, queda de passageiro com 1,9% e por ultimo o choque com obstáculo fixo com 1,5%.

²¹ Choque entre carros “ é um encontro violento entre um veículo em movimento e outro estacionado”. Manual da Academia de Trafico Guardia Civil-Investigacion de Accidente de Trafico, Madrid, DGT, 2000,p.83.

²² Pinheiro define que há atropelamento “quando um veículo colide com um, vários peões ou animais.

²³ Ainda Pinheiro refere que verifica-se a existência de um despiste quando o” veículo ou parte do mesmo sai da via por causa alheia a vontade do condutor, podendo ser, seguido de colisão ou sem colisão”.Manual da PSP, Investigação de acidentes, Lisboa, 2007,p.90.

2.3.2 Acidentes por Dias de Semana na Província de Maputo 2009

Tabela 6- Acidentes que ocorreram em 2009

	Acidentes		Mortos		Feridos Graves		Feridos Ligeiros	
	Nºs	%	Nºs	%	Nºs	%	Nºs	%
Sábado	219	19,7%	83	27,5%	213	25,0%	177	22,1%
Domingo	181	16,2	51	16,4%	118	13,8%	92	15,9%
Sexta-feira	164	14,7	22	7,3%	108	12,7%	122	16,6%
Quinta-feira	148	13,3	39	12,9%	100	11,7%	106	12,3%
Terça-feira	141	12,6	37	12,2%	91	10,7%	113	12,0%
Quarta-feira	137	12,3	44	14,6%	124	12,6%	65	10,1%
Segunda-feira	121	10,8%	25	8,3%	95	11,1%	123	11,3%
Total	1111	100,0%	301	100,0%	849	100,0%	798	100,0%

Fonte: PRM/INAV, 2009.

Ao proceder à distribuição dos acidentes por dias de semana (Tabela 6), no ano 2009, verificamos que a sinistralidade ocorreu maioritariamente aos sábados com uma percentagem de 19,7 % , domingos com 16,2%, 6ªfeira com 14,7%, 5ªfeira com 13,3%, seguido 3ª feira com 12,6% , 4ª feira com 12,3%, finalmente 2ª feira com 10,8%. No mesmo sentido, a maioria dos feridos/Vítimas mortais de acidentes de viação ocorrerem aos sábados e domingos.

2.3.3 Distribuição Horária da Sinistralidade na Província de Maputo 2009

Tabela 7- Distribuição horária dos acidentes

Horário	Acidentes		Mortos		F. Graves		F. Ligeiros	
	NºS	%	Nºs	%	Nºs	%	Nºs	%
18H00-21H00	229	20,8%	52	17,2%	165	19,4%	162	20,3%
15H00-18H00	198	17,8%	58	19,2%	136	16,0%	129	16,1%
06H00-9H00	157	14,1%	28	2,5%	174	20,4%	162	20,3%
12H00-15H00	146	13,1%	52	17,2%	110	12,9%	80	10,0%
21H00-00H00	138	12,4%	30	9,9%	103	12,1%	113	14,1%
09H00-12H00	138	12,4%	19	1,7%	89	10,4%	112	14,0%
00H-03H00	56	5,0%	46	15,2%	47	5,5%	18	2,2%
03H00-06H00	49	4,4%	16	1,4%	25	2,9%	22	2,7%
Total	1111	100,00%	301	100,00%	849	100,00%	798	100,00%

No que respeita a distribuição horária dos acidentes rodoviários, no período das 18H00 -21H00 ocorreram 20,8% de acidentes, período das 21H00-00H00 com 12,4% acidentes e no que concerne o período diurno foi maioritariamente das 15H00 -18H00 com 17,8%, das 6H00-9H00 com 14,2%. No caso dos acidentes com vítimas mortais, verificaram-se maioritariamente no período das 15H00 as 18H00, com 19,2% de mortos, seguido do período das 18H00as 21H00 com 17,2% , das 12H00 as 15H00 com 17,2% e das 0H00 as 3H00 com 15,2%. Em relação feridos graves e feridos ligeiros verificaram-se maioritariamente igual nos mesmos horários.

2.3.4 Peões Mortos, Segundo Faixas Etárias em 2009 na Província de Maputo

Tabela 8-Distribuição de peões mortos por faixa etária

Idade	8-13Anos	14-17Anos	17-24 Anos	25-38 Anos	39-52 Anos	53-59 Anos	60 Anos	Total
Nº	10	22	43	33	20	16	7	151
%	6,6%	14,2%	28,5%	21,9%	13,6%	10,6%	4,3%	100%

Fonte: PRM/INAV, 2009.

Se analisarmos o número de peões mortos no trânsito por grupo etário verifica-se que o número é elevado. Isto, evidência o ambiente de circulação existente na província de Maputo como neste trabalho referimos. A tabela 8 acima indicada mostra que no total de 151 peões mortos no ano 2009, a maioria das vítimas de acidentes estão na faixa dos 17 anos e 24 anos com 28,5%, seguidos da faixa dos 25 e 38 anos com 21,9%, dos 14 e 17anos com 13,6%, faixa dos 39 e 52 com 10,6%, dos 8 e 13 com 6,6% e faixa dos 60 anos e mais com 4,3% respectivamente. Estas percentagens reflectem o grupo activo que a maioria da actividade exerce fora de residência mas mostra também que há um número médio de crianças afectadas porque muitas atravessam as vias aparentemente desacompanhadas. Segundo PENMSR, “ em 2007, 26% das vítimas fatais tinham até 15 anos de idade, mostrando a gravidade do impacto social para o futuro do país” (PENMSR, 2010:17).

2.3.5 O N° de Vítimas Mortais (condutores) na Província de Maputo em 2009

Tabela 9-condutores mortos em 2009

	Mulheres	Homens	Total
N°	32	70	102
%	31,1%	68,6%	100,0%

Fonte: PRM/INAV, 2009

O sexo dos condutores também pode influenciar o desempenho da condução.

Tal como é possível constatar, através da tabela acima indicada, os homens apresentam uma maioria de mortos por sinistralidade rodoviária na Província de Maputo. Entretanto, no total de 102 condutores em 2009, 68,6% são homens e 29,4% são mulheres. Assim sendo, os homens constituem o grupo de risco por estes estarem sobre representados nas estatísticas dos acidentes de trânsito. Esta diferença sobre da percentagem segundo (Sorrie, 1977) *cit in* (Correia, 2008:59) “os homens ao contrário das mulheres, praticam mais infracções de trânsito como excesso de velocidade, consumo de bebidas alcoólicas e outras práticas de risco”.

2.3.6 Vias com Maior Índice de Sinistralidade na Província de Maputo em 2009

Tabela 10-vias afectadas na província Maputo

Vias	Acidentes		Mortos		F. Graves		F. Ligeiros	
	N°s	%	N°s	%	N°s	%	N°s	F. Ligeiros
EN1	291	26,1%	112	37,0%	281	33,0%	307	38,5%
EN4	241	21,6%	76	25,2%	166	19,5%	120	15,0%
EN2	159	13,6%	37	12,2%	136	16,0%	146	18,2%
Av.E. Mondlane	71	6,3%	4	1,3%	38	4,4%	32	4,0%
Av. Das Industrias	47	4,2%	3	0,9%	27	3,1%	36	4,5%
Av. 4 de outro	43	3,8%	7	2,3%	28	3,2%	41	5,1%
Av.josina Machel	42	3,7%	10	0,3%	38	4,4%	29	3,6%
Av.05 de Fevereiro	3	2,7%	—	0,5%	01	0,1%	1	0,1%
Outras Vias	214	19,2%	52	17,2%	134	15,7%	122	15,2%
Total	1111	100,0%	301	100,0%	849	100,0%	798	100,0%

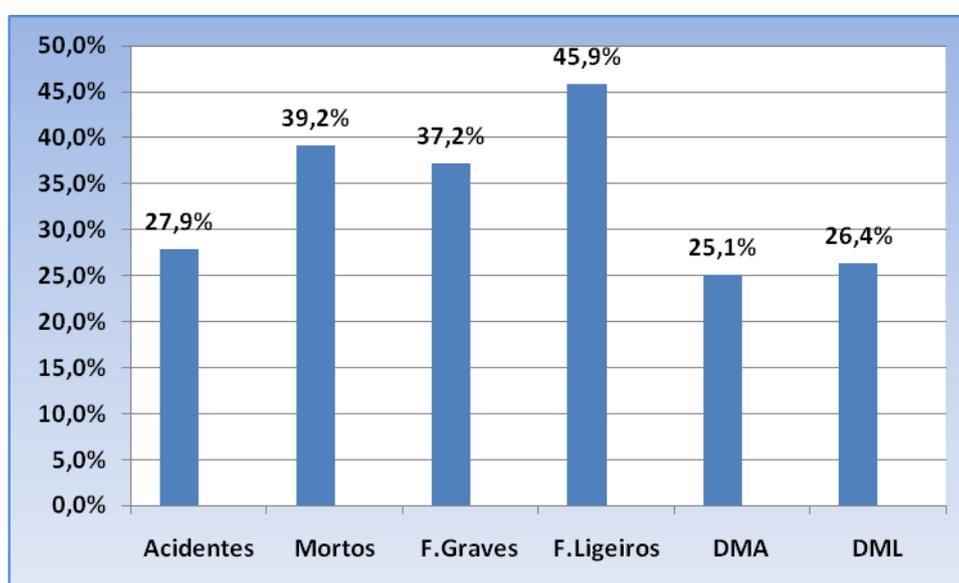
Fonte: PRM/INAV, 2009.

Ao analisarmos as vias mais afectada por acidentes rodoviários, verifica-se que a nível das vias da província de Maputo, a Estrada Nacional número nº 1 lidera em termos de mortalidade no período de 2009 com 37% de um total de 301 vítimas mortais, seguido da

Estrada Nacional número 4 com 25,2% de mortos e a Estrada Nacional número 2 com 12,2%.Deste modo, surgiu a necessidade de focalizar o presente trabalho no troço da EN1 de Marracuene a Manhiça, por ser o troço mais crítico da província de Maputo. O troço de Marracuene a Manhiça tem uma extensão de 48 km, é formado na maior parte da sua extensão de uma curva de inclinação acentuada com visibilidade reduzida (Anexo V da planta do troço). Em relação a este troço possuímos poucos dados desagregados. Deste modo, vamos apresentar a sinistralidade genérica naquele troço com forma de perceber que este troço é dos uns pontos negros da EN1.

2.4 Sinistralidade Genérica na EN1 Marracuene a Manhiça-2009

Gráfico 8- sinistralidade na EN1



Fonte:PRM/INAV,2009.

Como é apresentado no gráfico a cima indicado, no total dos acidentes ocorridos na província de Maputo no número de 1111 em 2009, neste troço registou-se 27,9%, de acidentes 39,2% de mortos, 37,2% dos feridos graves, 47,9% feridos ligeiros, 25,1% em danos materiais avultados em veículos e 26,4% em danos ligeiros em veículos.

2.5 Sínteses dos Resultados

Tal como referimos na introdução do nosso trabalho, a segurança rodoviária é um problema grave em todo mundo, mas especialmente nos países em vias de desenvolvimento. No caso de Moçambique e em particular na Província de Maputo, é

muito preocupante o caso de acidentes com vítimas²⁴. Entretanto, da análise dos textos consultados bem como das informações obtidas através das entrevistas qualitativas durante a nossa investigação permite-nos admitir que a sinistralidade rodoviária é ligada ao próprio comportamento humano e outras causas externas ao homem; nomeadamente, o veículo e a via. Também, como é possível constatar, através dos diversos dados apresentados, a Província de Maputo e em particular a EN1 em 2009, num total de 301 mortos no trânsito na Província de Maputo 37% ocorreu na EN1. A província de Maputo é uma das províncias que possui maior parque automóvel e EN1 é a única estrada que liga o país sendo que há grande fluxo e refluxo de viaturas. A província de Maputo é uma das maiores províncias industriais do país (onde se concentra cerca de 60% das indústrias nacionais), torna-se um local de grande movimentação de veículos, desde ligeiros, de carga, transporte públicos bem como grandes movimentos de pessoas a pé reflectindo as necessidades de circulação para efeitos de trabalhos, compras negócios e outras actividades. A sinistralidade poderá estar ligada as condições do ambiente rodoviário. Tendo em conta os diversos dados apresentados ao longo do trabalho, o grupo de risco identificado é de peões na faixa etária dos 17-24anos, dos 25-38anos e dos 39-52anos atendendo que estas faixas apresentam-se com valores acima da média. Quanto aos condutores por sexo verifica-se, que os homens apresentam maior comportamento de risco, do que as mulheres. Este resultado poderá estar relacionado com o facto de homens terem mais experiência de condução, associada também a um maior número de anos de carta de condução, o que levará arriscar mais a conduzir, por exemplo sob efeito de álcool, segundo Storie, in (Correia, 2008:59) “os homens ao contrário das mulheres, praticam mais infracções de trânsito como excesso de velocidade, consumo de bebidas alcoólicas e outras práticas de risco”.

No que concerne ao tipo de acidentes rodoviários identificamos o choque entre carros, atropelamento e despistes com elevados números de acidentes. No que concerne o dia de semana e horários, dos dados que temos e segundo a chefe do Departamento Provincial de Trânsito na entrevista que concebeu-nos, “os acidentes ocorrem principalmente aos fins-de-semana, período nocturno, finais do mês, Pascoa e Natal devido ao movimento que se verifica na EN1 sendo a única estrada que liga o país”. “Deve se realçar que os ferimentos ou mortes nos peões em Moçambique agravam muito as condições da família aumentando os custos sociais e levando muitas famílias à condição de

²⁴ Segundo definição internacional cit in (pinheiro, 2007:20) “ Acidente com vítimas quando uma ou várias pessoas resultam mortos ou feridos”.

pobreza extrema (PERNMSR, 2010:17). Significa que, o acidente pode ter consequências que vão muito além dos problemas da pessoa directamente envolvida, provocando graves problemas para sociedade.

Deste modo, estudar estes factores torna-se indispensável visto que, analisando as causas dos acidentes, possibilita-nos compreender o fenómeno da sinistralidade em Moçambique, para a partir daí, definir perfis e levar a cabo medidas para fazer face aos números de acidentes.

Capítulo 3 – Medidas de intervenção e formas de diminuição da sinistralidade.

3.1 Quadro Legal de Moçambique

O Direito Criminal baseia-se em primeiro lugar, na Constituição da República de Moçambique e nas demais leis que lhe servem de fonte. Há a salientar dois momentos importantes: período posterior à Independência²⁵, em que temos o Código Penal do período colonial de 1852 e a legislação complementar.

Este código foi mantido em vigor, por força do disposto no artigo 71º Constituição de Moçambique de 1975 e, em longa medida, mantém-se ainda em vigor, por força do disposto no artigo 209º da Constituição da República de Moçambique de 1990²⁶.

Nos termos da 1ª parte do ponto 11 dos Acordos de Lusaka celebrado entre o Estado Português e a frente de Libertação de Moçambique, em 7 de Setembro de 1974, estabeleceu-se que “*o Governo de Transição criará um corpo de Polícia encarregado de assegurar a manutenção da Ordem e segurança das pessoas*”.

Entretanto, na vigência do Governo de Transição e enquanto não fosse criado tal corpo, as forças Policiais englobavam a polícia de segurança Pública (PSP) e os elementos das forças populares de Libertação de Moçambique (FPLM) que foram gradualmente introduzidas em patrulhas mistas de modo a garantir a ordem e Tranquilidades Públicas.

Neste, contexto, teve início o processo de formação do efectivo daquela que seria a primeira Polícia moçambicana. Este processo teve lugar tanto no interior do país, designadamente em Maputo e Beira como no exterior, através do envio de cidadãos nacionais para Repúblicas de Tanzânia, de Zâmbia e Democrática de Alemanha.

No procedimento da tarefa de transferências de poderes a todos níveis e preparação da independência é criado pelo Decreto – Lei nº 54/75, de 17 de Maio, o corpo da Polícia de Moçambique, tendo como missão assegurar a manutenção da Ordem e a segurança das pessoas, a prevenção e repressão da criminalidade, a protecção e a defesa dos cidadãos e dos seus bens, a defesa dos interesses do Estado e do Povo de Moçambique.

Em 1979, por força da Lei 5/79, de 26 de Maio, e como consequência imediata da revisão da constituição da República Popular de Moçambique operada pela Lei nº11/78, de

²⁵ Moçambique ficou independente em 25 de Junho de 1975 e na altura vigorava o Código Penal Português.

²⁶ O artigo 209º da Constituição da Republica retomou o conteúdo artigo 71 de Constituição de 1975.

15 de Agosto, foi criada a Polícia Popular de Moçambique. Tratava-se de uma Corporação que resultou do desígnio da aglutinação das várias forças policiais entretanto existentes, designadamente o corpo de Policia de Moçambique, a Polícia de Investigação Criminal, a de Trânsito e de Transporte e Comunicações.

3.1.1 Polícia da República de Moçambique - PRM²⁷

A necessidade de adequar a realização da Segurança Interna á constituição da República de Moçambique, adoptada em 1990, determinou a criação da Policia da República de Moçambique (PRM), através da Lei nº 19/92, de 31 de Dezembro subsequentemente, através do Decreto nº 22/93, de 16 de Setembro é aprovada a estrutura orgânica da PRM, contemplando ao nível do Comando Geral três direcções: Direcção de protecção, Direcção Nacional de Investigação e Direcção Nacional de Administração.

No entanto, o Decreto nº 27/99 aprovado em 24 de Maio, revogou o Decreto nº 22/93, estabelecendo uma nova organização que contempla unidades e subunidades. Á luz do Decreto nº 27/99, a PRM compreende unidades designadamente o Comando geral, as forças Especiais e de Reserva os Estabelecimentos de Ensino, designadamente os Comandos Distritais, as esquadras os postos policiais e os destacamentos das forças Especiais e de Reserva²⁸.

Dentro dos órgãos do Comando Geral da polícia inserem-se Direcção de Ordem e Segurança pública, a Direcção de Investigação criminal, o Comando das Forças Especiais e de reserva, a Direcção do Pessoal e Formação, a Direcção de logística e finanças e os departamentos.

A Direcção de Ordem e Segurança realiza a prevenção e Combate ao crime, fazendo vigilância estática e móvel, a guarnições das instituições, o patrulhamento, a recepção das denúncias e outras acções. Na mesma Direcção existe a Policia de Trânsito que zela pela segurança rodoviária, prevenindo e combatendo as violações de trânsito.

A Direcção de Investigação Criminal tem a missão de investigar os crimes e instruir os respectivos processos, sob direcção do Ministério Público, entidade que nos termos da lei dirige a instrução preparatória dos processos criminais o processo penal começa em regra na Polícia passa pelo Ministério Publico e termina no Tribunal: cada um dos órgãos

²⁷ A Polícia da República de Moçambique (PRM), Foi Criada pela Lei nº19/92 de 31 de Dezembro, diploma que revogou expressamente a Lei 5/79 de 26 de Maio, que criara a Polícia Popular de Moçambique (PPM) depois da extinção do corpo da Policia de Moçambique (CPM) que vigorou no período colonial até um pouco depois da independência.

²⁸ Cfr o nº 2 do decreto-lei nº 27/99 de 24 de Maio.

tem suas tarefas definidas por Lei²⁹ que são complementadas por outros órgãos, no quadro da divisão de tarefas o que garante uma maior isenção e transparência. Assim, a Polícia pode deter infractor e instruir o respectivo processo mas é ao Ministério Público quem cabe dirigir a instrução desses processos e deduzir a acusação e o tribunal julga os arguidos. A polícia não dispõe de modelo ideal que permita uma contabilização eficaz dos crimes ocorridos e registados, aliado ao facto da recolha desses dados e o seu tratamento estatístico ser realizado manualmente, com todas as imprecisões e erros que isso acarreta.

A PRM é uma das instituições fundamentais do sistema de justiça de Moçambique, englobando tantas subunidades de prevenção como de combate a criminalidade³⁰.

3.1.2 Polícia de Trânsito e Fiscalização

A fiscalização do cumprimento das disposições do código de Estradas e demais legislação sobre o trânsito é responsabilidade das seguintes entidades³¹:

- a) Ao Instituto Nacional de viação, por intermédio do pessoal técnico;
- b) A Polícia de da República de Moçambique e às Polícias Municipais;
- c) Ao pessoal de fiscalização da Direcção Nacional das Estradas e pontes e ao pessoal de fiscalização dos municípios nas estradas, ruas e caminhos municipais.

Porém, cabe ao Instituto Nacional de Viação³² estabelecer planos de ordenamento de tráfego intervindo na regulamentação e coordenação das actividades de sinalização e fiscalização de trânsito, uniformizar e coordenar o exercício desta competência pelas entidades acima enumeradas, expedindo para efeito as necessárias instruções.

A Direcção de Ordem e Segurança Pública Nacional integra na estrutura orgânica nomeadamente os seguintes departamentos, os departamentos de Operações, de Protecção, de Trânsito, de Floresta, Fauna Bravia e Meio ambiente, de Administração Prisional e de Comunicação e Informática. A Polícia de Trânsito nos esforços da redução e controlo dos índices dos acidentes rodoviários cinge-se nos modelos designados *Policimento Preventivo e Policimento Comunitário*. Como é sabido, os acidentes rodoviários são,

²⁹ As atribuições da PRM constam do artigo 2º da Lei 19/92 Já citado. A Competência do Ministério Público (MP) quanto ao exercício da acção penal está consta nos artigos seguintes do Código de processo penal de Moçambique e no Decreto-lei nº35007/de 13 de Outubro de 1945. Quanto aos Tribunais, as suas competências genéricas constam do art.º 3º da Lei nº 10/92nde 6 de Maio, a chamada lei orgânica dos Tribunais judiciais.

³⁰ Cit in Plano Estratégico da polícia da República de Moçambique, Aprovado em 2003

³¹ Cfr. O artigo 2º do Decreto nº 39672, de 6 de Novembro de 1959 código de Estrada e legislação Complementar 2ª edição revista e actualizada em 2007.

³² Nos termos artigo 3º do Decreto nº 5/93 de 15 de Abril.

grandemente, causados por três factores, designadamente, o factor humano, da via e do veículo.

Sendo o homem, o único dotado de capacidades racionais entre os factores causadores dos acidentes, todos os esforços que visam travar esta problemática logicamente, têm que girar em torno do homem.

A PT opta, tecnicamente, por estes dois modelos porque têm a sua base o envolvimento da população nas medidas da prevenção rodoviária, através de parcerias Polícia- Comunidade.

No âmbito da prevenção da sinistralidade, a PT da província de Maputo tem realizado operações intitulados por “viaje seguro³³”, “Conduza bem e chegue seguro³⁴”, “Pascoa Segura³⁵”, operação Choque³⁶, Road blocks³⁷, Auto stop³⁸, controlo de álcool, controlo de velocidade, acção de educação entre outras acções. Neste âmbito, são envolvidas algumas pessoas fazendo parceria com polícia abordarem automobilista lendo conselhos sobre procedimentos de segurança, perigos de velocidade, condução no estado embriaguez entre outros comportamentos de risco. São modelos que procuram constantemente melhorar a qualidade de serviços prestados aos cidadãos, no geral, garantem a visibilidade das acções da PT através de agentes de ligação e de patrulhas sistemáticas, garantindo a personalização das soluções dos acidentes. São modelos que dão maior ênfase no combate a insegurança e fazem uma extensão das atribuições policiais no âmbito do controlo social, procurando atacar às causas dos sinistros e não aos sintomas (aqui queremos referir-nos nas iniciativas introduzidas no âmbito da garantia de maior proactividade por incremento de patrulhas apeadas e aposta no diagnóstico e produção integrada de soluções em conjunto com outros actores, nomeadamente, INAV, Municípios, ANE, Sociedade Civil e Comunidade).

Os mesmos modelos pecam pela desconcentração das soluções para os problemas da segurança rodoviária, mas em contrapartida, ganham mérito na prevenção dos acidentes e, conseqüentemente, na diminuição das cifras negras e renovação da confiança no sistema

³³ Fiscalização geral quer controlo de velocidade, álcool, quer condições técnicas de veículos.

³⁴ Operação ligada ao controlo de álcool realizado em 2009.

³⁵ Realizada no período da Páscoa.

³⁶ Segundo o plano interno da prevenção sinistralidade de 2010, é uma “operação que consiste em levar a cabo acções de intervenção e fiscalização de surpresa ao longo das vias, com o destacamento de uma força de patrulhamento e intervenção composta por brigadas móveis, ao longo dos troços com maior incidência de acidentes, com meios materiais e logísticos apropriados”.

³⁷ Designação dada a uma operação de trânsito em que a fiscalização é selectiva e direccionada a um tipo de marca de veículos ou um tipo de infracções.

³⁸ Designação dada a operação de trânsito constituída por forças e serviços mistas, a título de exemplo: policia de Investigação criminal, Polícia de trânsito, Policia municipal, entre outros.

da justiça intimamente ligada aos acidentes rodoviários, dentro dos circuitos sociais, porque legitimam a acção dos aplicadores das leis rodoviárias. Conferem maior capacidade de decisão nos níveis mais baixos da hierarquia.

O departamento de Trânsito (PT) zela pela segurança rodoviária, prevenindo e combatendo as violações das regras de trânsito possuindo na sua orgânica a nível central um chefe de Departamento central, 3 repartições, nomeadamente repartição de Operações que integra a secção de organização de Trânsito e a secção de planificação Estatística e análise, repartição de Instrução e Educação integram secção de Instrução e secção de Educação Pública, Repartição de cadastro condutores ficheiro/veículos integra secções de Cadastro de condutores ficheiro de veículos. A nível provincial existe um chefe de Departamento provincial, três Secções nomeadamente secções de operações, de Educação de Instrução e Educação e Secção de Cadastro de condutores e veículos. A secção de Operações integram quatro áreas são: Área da companhia, Área de acidentes, Área de estatísticas e análise, Área de Organização de Trânsito e Área de Tesouraria. A Secção de Instrução integra a Área de Instrução e Área de Educação e a Secção de Cadastros de condutores e veículos. Esta estrutura garante a missão á Polícia de Trânsito em todo o País. (AnexoVII). Terminamos este ponto salientando que o campo de acção da fiscalização é muito extenso, tendo como pré requisito para a eficácia da fiscalização, a existência de um processo que resulte efectivamente em imposição de penalidades aos infractores comprovados.

3.2. Condução de Veículo em Estado Embriaguez

Para fazer face ao incremento da sinistralidade rodoviária e a necessidades de uniformização das regras de trânsito ao nível dos países membros da SADC, requereu uma revisão do Código de Estrada de Moçambique para este adequar realidade actual. Para efeitos deste código através do Decreto nº39/99 de 23 de Junho, considera-se em estado de embriaguez:

a) *“O condutor que apresentar uma taxa de álcool igual ou superior a 0,6mg/l de sangue ou 0,3 de ar expirado”;*

b) *“O condutor de Transporte Público que apresentar uma taxa superior a 0,0mg/l”.*

Apesar da condução de veículo em Estado embriaguez e a condução sem habilitação legal constituir comportamentos graves sob ponto de vista de direito rodoviário,

o Código de Estrada de Moçambique não os prevê como crime. Estas condutas podem constituir circunstâncias agravantes, se do acidente resultar a morte ou lesão dos envolvidos conforme explicitado no artigo 59º do Código de Estrada de Moçambique.

“Será punido com prisão de 1 a 3 anos e multa correspondente o condutor que, com culpa grave, cause a morte de alguém. A culpa grave para efeitos do disposto neste artigo, supõe sempre a verificação de um dos seguintes requisitos:”

- a) A embriaguez completa ou incompleta do condutor, quando o acidente resulte de falta de destreza, atenção ou segurança proveniente desse estado, exceptuando-se apenas o caso de embriaguez imprevista;*
- b) O excesso de velocidade ou prática de manobras perigosas, nos termos da parte final do nº 1 do artigo 61º, quando o acidente resulte dessas circunstâncias e o condutor deva ser julgado habitualmente imprudente, a pena será a de prisão de seis meses a dois anos e multa correspondente.*

De referir que em relação a condução no estado de embriaguez, só a partir de 2009 que em Moçambique passou haver o controlo de condutores que conduziam sob estado de embriaguez. Não existindo dados concretos da província de Maputo, relativamente à condução sob a influência de álcool. Apenas temos que, através da informação do dia 13 de Dezembro de 2010 do comando central de trânsito, numa operação realizada em 2009, num total de 4.183 testados em Moçambique, 2163 condutores encontravam-se no estado de embriaguez e 2.028 condutores não tinham bebido.

3.2.1 Detecção e Quantificação da Taxa de Álcool

A determinação da TAS dos condutores, sempre que sejam intervenientes em acidentes de trânsito e das pessoas que se propuserem iniciar a condução (art.º 3º do Decreto nº 39/99 de 23 de Junho) pode ser efectuada através de testes de ar expirado, realizados por autoridade ou agente de autoridade mediante a utilização de aparelhos aprovados para o efeito (os alcoolímetros), ou por meio de análise sanguínea, realizada num estabelecimento da rede pública de saúde. Existem dois tipos de alcoolímetros: os qualitativos e os quantitativos. Os primeiros são meramente indicativos da presença de álcool no sangue, servindo apenas como teste de despistagem. Os segundos são para comprovar a ilicitude. Caso o teste realizado indicie a presença do álcool no ar expirado o testado é submetido ao novo teste a realizar no alcoolímetro quantitativo, se aqui revelar uma taxa superior ao estipulado o condutor é notificado do resultado e das sanções podendo solicitar a contra prova se pretender.

A contra prova é realizado no mesmo aparelho no prazo de quinze minutos após a realização do primeiro caso não seja possível recorrer num outro dentro mesmo prazo³⁹. Caso o testado que não concorde com o resultado da contraprova, poderá optar a colheita de sangue em Unidade Hospitalar, devendo o intervalo da contra prova e colheita de sangue não exceder a trinta minutos. Se análise de sangue confirmar a taxa de álcool é notificado por escrito do resultado e as despesas. Se durante o teste o agente verificar a impossibilidade do testado, ou se este evocar questões de saúde e sempre que ter realizado três tentativas consecutivas, não consiga efectuar o teste de ar expirado deve o agente assegurar o transporte para o transporte para unidade sanitária próxima. A recusa constitui o crime de desobediência.

Em relação a fiscalização sob estado embriaguez iremos apresentar apenas sobre os dados representativos dos condutores autuados desde 2009 até os últimos 9 meses de 2010, uma vez que só neste período passou haver controlo de condutores que conduziam sob efeito de álcool em Moçambique. Deste modo, foram autuados por embriaguez em Moçambique o total de 4183 condutores, dos quais 2.163 condutores em 2009 e 2028 em 2010. Em relação ao excesso de velocidade foram autuados 575 condutores em 2009.

3.3 Crimes em Ambiente Rodoviário

O abandono de sinistrado (omissão de auxílio) é o único crime previsto no Código de Estrada e resulta do artigo 60º. O Código de Estrada remete o Código Penal⁴⁰ as outras infracções não previstas naquele diploma.

O Código Penal tipifica alguns ilícitos criminais que podem ser cometidos em consequência dos acidentes de viação. Tratam-se dos crimes de homicídio involuntário e ofensas a integridade corporal involuntária, previsto nos artigos 368º e 369º respectivamente.

Os crimes de roubo e furto de viaturas concorrem para outro tipo legal de crime, o de falsificação de documento previsto nos artigos 218º e 219º, ambos do Código Penal. As situações mais frequentes, em Moçambique são as que estão estatuídas no nº1 do artigo 218º relativamente à falsificação do documento de identificação do veículo e a falsificação

³⁹ Artigo 5º Decreto nº39/99 de 23 de Junho.

⁴⁰ De acordo com artigo 58º do Código de Estrada crimes e as contravenções cometidas nas vias Públicas são puníveis nos termos gerais da lei penal, com modificações constantes neste capítulo da responsabilidade Criminal.

do título de condução, e o nº 2 do artigo 219º do Código Penal, no que diz respeito a falsificação da matrícula e viciação do número de motor.

3.4 Controlo de Velocidade

“De acordo com inúmeros autores, “em todos os estudos de segurança rodoviária uma variável sempre exerce um papel central nas análises sobre as causas dos problemas: a velocidade dos veículos” (PERNMSR, 2010:27).

No respeito à regulamentação da velocidade, passos significativos foram dados segundo o jornal notícias do dia 12 de Fevereiro dentre outras disposições (Anexo VIII), “o novo Código de Estrada, que deve entrar em vigor no segundo semestre, estabelece que a velocidade máxima dos veículos ligeiros fora das localidades passa para 120 quilómetros/hora (agora é 80km/h) e o excesso é punido com multas que vão até oito mil meticais e prisão de 3 dias a 3 meses quando se exceda ao dobro da que é permitido”. Para além do álcool ao volante, o novo código proíbe o uso de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas que antes não estava legislado no nosso Código.

Ainda para contrariar a tendência da sinistralidade em Moçambique, a PRM, a ANE e o INAV intensificaram acções coordenadas de fiscalização da velocidade e do consumo de álcool pelos automobilistas. Com efeito, só no mês de Julho, de acordo com dados divulgados no jornal notícias do dia 28 de Julho (Anexo VIII), foram fiscalizados 3490 veículos contra 2015 do mês anterior. Foram igualmente passadas 1887 multas contra as anteriores 775 e apreendidas 713 cartas⁴¹ contra 425 que tinham sido registadas anteriormente. A utilização de radares fixos para o controlo de velocidade na província de Maputo releva-se insignificante pelo facto destes serem insuficientes, e terem um efeito puramente local e temporário. Em 2009 foram fiscalizados 76.513 veículos, dos quais 1711 foram actuados por excesso de velocidade. Deste modo, para minimizar o excesso de velocidade passará pela colação de Lombas e bandas sonoras uma vez que são de efeito permanente e baixo custo.

3.5 Cinto de Segurança

O cinto de segurança em veículos é um dispositivo de segurança para os ocupantes dos mesmos quando se encontram em marcha. Protege os ocupantes do interior do veículo

⁴¹ Segundo o código de estrada artigo 7º nº9 o condutor que exceder a velocidade pela terceira vez, até ao limite de cinco vezes, inclusive será punido com a multa 5000 000,00MT e inibição de três meses e um ano.

e retêm os mesmos no respectivo lugar, em caso de acidente. Por isso, é importante analisarmos também este factor de risco que muito aparece não propriamente como causa dos sinistros nas estradas, mas está muitas vezes associada à morte e aos ferimentos graves em detrimento dos mesmos. Se alguém for lançado para fora do habitáculo de veículos em acidente de viação, pela falta de uso cinto de segurança, a probabilidade de sofrer lesões que coloquem em risco a sua vida, é extremamente superior do que permanecer no interior do veículo. Recomendar-se o uso de cinto de segurança quando o veículo estiver em marcha, mesmo em velocidade extremamente baixa o uso de cinto promove a segurança rodoviária pelo que segundo o PASR (2003:12), deve ser devidamente divulgada a ideia da sua obrigatoriedade durante a condução tanto pelos condutores como dos passageiros.

Relativamente à utilização dos sistemas de retenção, vários estudos comprovam que a utilização correcta dos sistemas de retenção permite reduzir substancialmente a ocorrência de traumatismos cranianos e cervicais, reduzindo a ocorrência de morte ou ferimento grave entre 55% e 95%. No entanto, em Moçambique, face às enormes lacunas na legislação e na sua aplicação (Anexo VIII legislação sobre cinto de segurança), os níveis de utilização estão longe de ser satisfatórios no que diz respeito aos condutores e passageiros, especialmente por inúmeros tipos de transportes não disponibilizarem ao passageiro qualquer tipo de sistema de retenção, circulando geralmente com excesso de lotação e carga. De acordo com dados Europeus, 35% de todos as vítimas mortais em acidentes rodoviários, não faziam uso de qualquer sistema de retenção, sendo que este valor em Moçambique será certamente mais elevado.

3.6 Algumas Formas de Diminuir a Sinistralidade Rodoviária.

Neste ponto é importante referir alguns passos dados para auxiliar a segurança rodoviária. A primeira vantagem significativa é a definição, pelo presidente da República, de que o tema é prioritário no seu governo. Esta definição releva o posicionamento claro no mais alto nível do poder executivo. A segunda vantagem é facto de existir uma estrutura legalmente definida que é responsável pela segurança rodoviária. Essa estrutura é Conselho de Viação⁴² composta, pelo Instituto Nacional de Viação (INAV) na coordenação geral, Ministério dos Transportes, Pela Administração nacional de Estradas (ANE) no sector rodoviário e pela Policia de Trânsito (Ministério de Interior).

⁴² Criado pelo Decreto nº6/93 de 15 de Abril.

A terceira vantagem os corpos directivos do INAV e ANE são formados por profissionais capacitados e motivados para trabalhar com tema da segurança rodoviária. O Ministério da Educação tem relação directa com o tema. Moçambique já conta com redes sociais que foram se formando nas ultimas décadas para apoiar os trabalhos comunitários, especialmente.

Outra vantagem ligada ao facto de Moçambique estar no inicio do seu processo de motorização. Isto permite usar as técnicas de minimização dos acidentes que foram desenvolvidas em outros países que passaram por graves problemas.

Apesar das vantagens verificadas há desvantagens e limitações que identificamos a quando da nossa investigação que precisam ser superadas ou minimizadas para segurança rodoviária. Estas limitações são analisadas a seguir. Apesar de existir vários documentos importantes sobre o tema, ainda não há um documento único e abrangente que defina os objectos, as acções, as responsabilidades, os recursos a serem utilizados e as metas perseguidas para aumentar a segurança rodoviária em Moçambique.

É notável a falta de recursos treinados especialmente para dedicar-se ao tema da segurança rodoviária. Das entrevistas realizadas, os entrevistados referiram que os recursos financeiros eram escassos para combater a insegurança rodoviária.

Outras deficiências com que deparamos faltam de dados, legislação desactualizada, deficiência de registos de viaturas, demora da justiça no julgamento das acções.

Segundo o estudo apresentado pelo Reto e Sá⁴³ as linhas de intervenção com vista à diminuição da sinistralidade rodoviária desdobram-se a diferentes níveis nomeadamente: individual, grupal, organizacional, institucional e infra-estrutural” (Reto e Sá, 2003:193).

3.6.1 Atitudes e Comportamento dos Condutores

A nível individual, as campanhas de sensibilização podem em muitos casos, contribuir para a sensibilizar os condutores na Província de Maputo. Uma campanha de sensibilização, só terá resultados efectivos se for levado à cabo em coordenação com outras medidas que visem combater a sinistralidade. Atitudes e Comportamento dos Condutores nomeadamente, a eficácia do sistema legislativo e uma maior fiscalização policial. Se estes três factores funcionarem de forma sistemática, os resultados no que visa a mudança da atitude dos condutores podem ser positivos. Por outro lado, as campanhas devem ser fundamentalmente direccionadas para a sensibilização de condutas mais directamente

⁴³(Reto e SÁ, 2003:193), Porque nos matam na estrada e como o evitar: um estudo sobre comportamento dos condutores, Lisboa, Editorial Notícias.

ligadas aos acidentes rodoviários, alertando-lhes de que estas condutas podem constituir grande perigo para a vida dos utentes da via e, como tal, serão severamente punidos aqueles que as praticarem. A ideia é que a partir do momento que entre em vigor uma nova lei de trânsito no país, o condutor deve ser alertado através de campanhas, da necessidade de se respeitar a nova lei, para promover maior segurança nas estradas de Maputo. Segundo o estudo efectuado pelo Reto e Sá “conclui-se que para além da gravidade e celeridade das coimas, a suspensão ou inibição do direito de conduzir parece constituir uma medida fortemente dissuasora dos comportamentos de transgressões nas estradas” (Reto e Sá, 2003:119).

O aumento das penalizações através das multas⁴⁴ e a implementação da inibição do direito de conduzir, naquelas infracções mais graves e que mais riscos oferecem à vida dos utentes da via pública, constituem um excelente modelo de prevenção de comportamento susceptíveis de causar acidentes rodoviários graves. Por outro lado é necessário implementar também a tipificação de certas condutas de riscos e graduar as infracções, que não estão tipificadas no Código de Estrada ainda vigente.

Não obstante nos últimos anos, a criação da policia Municipal que complementam o trabalho da Polícia de trânsito como forma de reforçar a policia de trânsito na diminuição de acidentes. Verificou-se que na EN1 os acidentes provocam danos avultados e um número elevado de vítimas sendo razões apontadas a condução no estado embriaguez, fadiga (muitas horas de condução sem descanso). Para diminuir o número de acidentes estabeleceu com hora limite de circulação nocturna 21 horas.

A obrigatoriedade do uso de sistemas de retenção por parte dos condutores e passageiros dos veículos automóveis e adequação da velocidade dos veículos às vias em que circulam, através de uma maior consciencialização dos utentes e maior fiscalização policial, só por si iriam produzir um enorme decréscimo nos índices de sinistralidade rodoviária e principalmente das suas consequências.

3.6.2 Infra-estruturas Viárias.

Um ambiente rodoviário mais seguro é uma mais-valia para a segurança rodoviária. Obviamente, pela circulação apropriada do trânsito, orientada pelas infra-estruturas rodoviárias e óptimas condições, tanto no respeito as condições das vias, bem como às colocações adequadas dos sinais de trânsito. Para que o ambiente rodoviário não

⁴⁴ Designação Moçambicana.

afecte de forma negativa o resultado final, é então necessário que não só não apresente dificuldades ao utente, mas também que induza comportamentos adequados e “seja tolerante” para com os erros” (PNSR, 2003:15).

Para Moçambique melhorar as condições das estradas nas cidades e nas províncias constitui, pois, um ponto de partida importante no que respeita ao garante de uma maior segurança rodoviária no país. Não é fácil exigir do condutor um comportamento digno através da aplicação de medidas severas ou repreensão através das multas por infracções, sem que para o efeito o condutor sinta maior segurança na estrada. As boas condições das vias, quer em termos de nivelamento quer em termos de sinalização, poderá criar ao condutor o sentimento de responsabilidade e organização. A sinalização de trânsito existe fundamentalmente para orientar e controlar o comportamento do condutor. As leis de trânsito servem para num segundo plano, educar através de estipulação de normas e punir aqueles que não se pautam pelo rigor da lei vigente.

Particularmente na Província de Maputo e EN1, poderiam ser construídas as passadeiras, passeios (tendo em conta o elevado índice de atropelamentos) e também porque esta estrada está ladeada de aglomerados populacionais, a construção de pontes áreas naquela estrada poderá diminuir atropelamentos. Ainda neste aspecto, seria imprescindível colação dos sinais semaforicos nos cruzamentos, a colocação dos sinais de STOP em determinados pontos na província, travessias sinalizadas, uma vez que estes sinais podem constituir elementos chave no que toca a prevenção dos acidentes nas estradas. A iluminação da EN1 e todas aquelas que constituem pontos negros, da província de Maputo pode também constituir um importante factor de prevenção dos sinistros que ocorrem durante o período nocturno. No concerne a forma de obrigar a redução da velocidade neste troço, a colocação de lombas e bandas sonoras poderá ser relevante. No concerne as vias mais afectadas na província de Maputo, uma vez conhecidas deveriam ser mapeadas e promover-se o melhoramento no que respeita a sinalizações e a presença sistemática e permanente das autoridades com competência de fiscalizar o trânsito. Como referem (Reto e Sá, 2003:196) “a correcta identificação de pontos negros permitirá, no curto médio prazo, a intervenção ao nível das modificações estruturais e no curtíssimo ou curto prazo, a presença de polícias e de tecnologia, como força preventiva dissuasora, nestes locais perigosos, onde se sabe que a prática de infracções pode gerar consequências mais gravosas para a sinistralidade rodoviária”.

3.7 Alterações Legislativas

Como refere Poças Correia” um dos pilares da organização social é constituído pelas normas sociais a que voluntariamente se sujeitam os membros de uma determinada colectividade” (correia, 2008:17). Quando o homem começou a viver em grupo, viu-se necessário criar um conjunto de normas que regulassem e ordenassem o comportamento em comunidade. Não existindo leis, implicaria uma colisão de interesses de uns para com os outros.

Na província de Maputo é notório diariamente um desrespeito pelas mais regras básicas do trânsito, uma dramática ineficácia das normas de convivência social. A Legislação sobre o trânsito ainda em vigor não tem se mostrado capaz de fazer face à evolução que se processou no tráfego rodoviário no país e tem sido o principal problema da coordenação eficaz do trânsito na província de Maputo. No entanto, do estudo feito sobre legislação Moçambicana é fácil perceber que a legislação está desactualizada ou inexistente em relação a alguns problemas verificados em Moçambique. Apesar de recentes esforços de actualização da legislação sobre (Álcool, excesso de velocidade, seguros de veículos, inspecções de veículos, utilização de telefone na condução) a qual segundo o Jornal notícias de Moçambique, do dia 12 de Fevereiro entrará em vigor em Julho do ano corrente.

A ineficácia do processo de autuação e punição aos infractores das leis de trânsito e a morosidade no julgamento faz com que existe grande sentimento de impunidade no seio dos condutores Moçambicanos. A falta de meios técnicos para fiscalizar algumas “infracções”. Tais como a condução sob efeito de álcool, excesso de velocidade, o uso de telemóvel no exercício de condução é todo um conjunto de situações, que geram um certo sentimento de impunidade aos condutores. Tendo em conta todos estes factores e outros não mencionados, é fácil compreender que a urgência da actualização sobre a lei do trânsito em Moçambique, seria umas das primeiras medidas a tomar, mas tendo em conta o contexto socioeconómico do país.

3.8 Visibilidade Policial na Província de Maputo

No que respeita a variável visibilidade policial em matéria de prevenção da sinistralidade rodoviária, estamos convicto de que a polícia assume um papel fundamental, principalmente quando se trata de prevenir certos comportamentos negativos por parte dos condutores, tornando-se num excelente meio dissuasivo de impedimento de cometimento de infracções rodoviárias. A polícia deve, deste modo, efectuar um trabalho que se mostre extremamente eficaz, através de conhecimentos científicos e meios adequados para uma fiscalização severa, com o objectivo fundamental de prevenir e diminuir os sinistros rodoviários. Deste modo, achamos também essencial analisar a visibilidade policial, procurando perceber as acções desenvolvidas da polícia de trânsito de Moçambique para mitigar esta problemática da sinistralidade, porque segundo Reto e Sá,(...) “ os comportamentos dos condutores dependem do grau de adesão voluntária às regras de trânsito (integração) e do nível de dissuasão exercido pelas autoridades”«medo da Policia »(Reto e Sá,2003:91). A educação pública sendo uma das principais actividades para a prevenção rodoviária durante o ano de 2009 foi dirigida as Escolas primárias, comunidade residente da província de Maputo, aos peões e condutores em todas as artérias com vias sensíveis o caso do troço de Marracuene a Manhiça e em todas as Estradas Nacionais.

Em relação as acções desenvolvidas no ano 2009, considerado o ano mais crítico ap iremos apresentar dados representativos. Segundo relatório datado de 6 de Janeiro de 2010, das actividades da educação na província de Maputo. No âmbito do plano da Segurança Rodoviária “viaje Seguro”. A secção de educação pública realizou a educação cívica conjunta com ANE e INAV 22 acções de educação pública onde foram abrangidos 2.944 condutores 2.516 peões, 2040 vendedores dos mercados e distribuídos 5.425 panfletos educativos.

3.9 Logística e Formação Meios Materiais e Humanos

Partindo de princípio que o comportamento humano é uma das principais causas de acidentes viação, uma diminuição desta problemática, tendo em vista os diagnósticos alcançados com o estudo efectuado, passa necessariamente pela mudança do comportamento Humano assim como a mudança institucional. No que toca à mudança do comportamento humano, com apoio do Ministério da Educação, definir as políticas de educação, coordenar acções, definir fontes de financiamento estabelecer directrizes gerais

articulando com outros órgãos, em especial, da saúde, educação e segurança pública. É preciso identificar o que está a falhar, prever a formação dos condutores, programas de formação para condutores de veículos especiais como veículos de transporte público, Camiões e motociclos. Realizar campanhas nacionais utilizando várias formas de comunicação mas dando ênfase as que têm maior alcance junto á população exposta a insegurança, criar programas nas redes do ensino caso da criação de escola Segura.

No que diz respeito à mudança institucional para Moçambique, a “promoção da qualidade da actividade policial deve ser usada para abranger políticas e medidas por prosseguir. Tendo em conta que o desenvolvimento do profissionalismo policial, “assenta na autonomia e flexibilidade proporcionada a criação de um número de respostas ou emergências às solicitações do público” (Oliveira, 2006:113). Verificando-se ausência de dados sobre acidentes em Moçambique, que tenha uma abrangência necessária achamos que a introdução dos meios informáticos para registos de base de dados, favorecem aos profissionais que efectuam estudos dos factores que condicionam a segurança rodoviária. Deste modo, o Profissionalismo policial confere uma melhoria da imagem policial que corresponderá a uma expectativa presente nos cidadãos.

Com o intuito de se estruturar de modo a actuar de forma objectiva e direccionada a insegurança rodoviária importa referir que a profissionalização da PRM especificamente a PT, é uma das soluções para alguns dos problemas apontados, isso engloba todos os aspectos que têm que a ver com factores internos que influenciam na actuação da polícia, tais como: a motivação, condições de trabalho, viaturas para a patrulha, viaturas equipadas com sistemas de controlo de velocidade, alcoolímetros, radares fixos, transporte e saúde do pessoal, salários adequados, sem se esquecer a objectividade e rigor na promoção tudo isto para contribuir no melhoramento da situação da PRM. A profissionalização da PRM ainda é algo que vai ganhar forma porque há muito que fazer, acredito que o factor principal é dinheiro. O simples facto de faltarem meios básicos para força policial, é sinónimo da não profissionalização. Em contra partida temos elementos policiais com boa vontade de trabalhar, a título de exemplo para deslocar ao local de acidente tomar ocorrência é preciso recorrer a veículos dos particulares e por vezes boleias.

Outra questão da mudança da nossa instituição policial, destacam-se designadamente a qualificação e renovação dos efectivos e meios operacionais. Em relação à qualificação e renovação dos efectivos, e de acordo com a situação actual que caracteriza a formação na PRM, podemos considerar que a qualificação dos efectivos desta

corporação, é uma realidade que está a conhecer uma dinâmica embora ainda não significativa em termos da formação dos efectivos, actualmente a instituição tem a cerca de 15 oficiais graduados pelo (ISCPSI) e um número considerável de outros oficiais graduados pela (ACIPOL), a Escola Prática de Matalane, também em Maputo tem estado a formar novos efectivos policiais ao abrigo, de um curriculum reformulado de modo a corresponder às exigências duma sociedade democrática. A que salientar ainda os cursos de capacitação que decorrem em Moçambique oferecidos pela PSP, a policia espanhola no que concerne a matéria sobre segurança rodoviária.

Sobre a renovação dos efectivos na PRM, há que referir que a (ACIPOL) promove cursos de capacitação aos oficiais formados nos moldes anteriores (baseados em cursos de direcção de curta duração), com o intuito de conciliar a longa experiência destes oficiais com as novas formas de actuação policiais num Moçambique democrático.

Estas medidas que vêm sendo levadas a cabo pela área de Pessoal e Formação do Comando Geral da PRM, enquadram-se numa acção com vista ao cumprimento dos objectivos do EDIMINT na área de formação, embora seja verdade que as necessidades nesta matéria estão longe de serem satisfeitas, dada a “ insuficiência de recursos humanos, meios materiais financeiros e de sistema de comunicações e informação (EDIMINT, 2009:2).

Analisando a qualificação e renovação dos meios operacionais, consideramos que é aqui onde reside o maior problema da PRM particularmente a Policia de Trânsito, uma vez ser verdade que os recursos e meios foram sempre escassos o diagnóstico realizado no âmbito do EDIMINIT, mostra que o rácio médio de cobertura policial em geral, está abaixo do desejável. Torna-se necessário saber se os sectores de logística e da formação estão à altura de responder as necessidades actuais da PRM. Relativamente aos meios materiais, a situação da PRM não se afigura boa se atendermos ao facto de por exemplo, todo o seu dispositivo dispor apenas de 321 viaturas entre ligeiras e pesadas. (para a segurança para cerca de 19 milhões de habitantes sem incluir aqueles que entram e saem do país diariamente). Actualmente a maior parte das esquadras da PRM não dispõem de carro patrulha. De acordo com esta realidade, a situação da operacionalidade da PRM encontra-se comprometida. A proposta de solução nesta matéria vai no sentido de sugerir que os recursos provenientes da ajuda externa, obedecendo a um plano de prioridades, sejam destinados a resolver gradualmente as necessidades materiais e de infra-estruturas que afectam a PRM.

Conclusão

Com os resultados do estudo realizado para esta dissertação, tentamos abordar uma realidade quotidiana da sinistralidade em Moçambique. Estamos cientes que o elevado índice de mortalidade é causado principalmente pelos comportamentos inadequados a vários níveis por parte dos utentes das vias e pelas inadequadas infra-estruturas rodoviárias Moçambicanas, aliado a recorrentes violações grosseiras do Código de Estrada. Neste sentido, foi nosso objectivo contribuir para uma maior compreensão dos aspectos que mais contribuem para a sinistralidade rodoviária em Moçambique, enquanto um problema de saúde pública, como refere o Plano Nacional de Segurança Rodoviária (2003:4).

Para melhor percepção e justificação do tema, começamos por dedicar o primeiro capítulo à operacionalização do conceito de acidente de viação, interligando-o ao sistema rodoviário. Efectuamos uma breve panorâmica sobre a sinistralidade a vários níveis: Mundial, Europeu e a nível dos países membros da SADC, de forma a contextualizar o caso Moçambicano e particularmente a província de Maputo. Por fim, identificamos inúmeros aspectos que contribuem decisivamente para a ocorrência de acidentes rodoviários, especialmente no que concerne a província de Maputo. Neste capítulo verificamos que apesar do acidente rodoviário constituir um acontecimento que possa ser considerado casual, surgindo da interacção entre o Homem, o veículo e a via, a ocorrência dos acidentes rodoviários é potenciado especialmente pela conduta dos condutores e pelas infra-estruturas rodoviárias.

Relativamente à sinistralidade rodoviária, concluímos que esta problemática dos acidentes de viação não é exclusiva dos países em desenvolvimento, pois ela também está presente nos países desenvolvidos. No entanto, os países desenvolvidos há décadas que procuram implementarem políticas, filosofias, planos e acções voltadas para a redução do número e gravidade desses acidentes. No caso de África, particularmente em Moçambique ainda prevalecem as dificuldades das estratégias de prevenção da sinistralidade aliadas à insuficiência de recursos e de infra-estruturas que permitam uma clara aposta na contenção e diminuição das consequências deste fenómeno.

Relativamente à Província de Maputo, procedemos uma caracterização demográfica e socioeconómica, analisando o estado actual da circulação rodoviária, desde os aspectos mais diversos à análise da sinistralidade rodoviária. Concluímos que o processo de motorização no país levou à alteração nas infra-estruturas rodoviárias. No entanto, algumas

das melhorais nas infra-estruturas, especialmente o asfaltar as estradas ocasionou um aumento da velocidade média dos veículos e consequente da gravidade dos acidentes e dos conflitos entre peões e condutores. É desta forma que afirmamos que o actual ambiente de trânsito favorece a ocorrência de atropelamentos e de acidentes rodoviários entre veículos com enorme gravidade, face às condições precárias de transporte dos ocupantes dos veículos, normalmente em excesso de lotação e sem a utilização de cintos de segurança. A província de Maputo é uma das províncias com elevado índice da sinistralidade, sendo a EN1 o ponto negro da Província de Maputo. Outro aspecto antagónico identificado nesta via, prende-se com o facto de os acidentes rodoviários terem reduzido, ao passo que a taxa de mortalidade aumentou, sendo um claro sinal que a não adequação da velocidade às circunstâncias de circulação e o transporte de passageiro sem qualquer tipo de sistema de retenção, aumenta drasticamente as consequências nefastas dos acidentes.

Por outro lado, deverá ser prestada particular atenção ao controlo e á qualidade do parque automóvel. Em 2009, dos tipos de acidentes participados na Província de Maputo a maioria registado foram o choque entre veículos automóveis, atropelamentos e despistes. Aferimos ainda que, os acidentes ocorrem principalmente aos fins-de-semana, nos finais do mês, em período nocturno, nas datas festivas, por exemplo o caso da Páscoa e Natal, dado ao movimento de trânsito e à falta de iluminação que se verifica naquela via. Identificamos ainda as idades que constituem o grupo de risco para a Província de Maputo, estão compreendidas entre os 17 e os 52 anos, o que reflecte que se refere ao grupo activo e que a maioria exerce actividade fora da sua área de residência.

Em 2009 verificou-se uma clara discrepância entre os condutores homens e mulheres, sendo que os homens apresentaram-se com uma maior taxa mortalidade, pelo facto de homens terem uma propensão maior para cometer infracções do que as mulheres.”Essas diferenças sobre propensão de acidentes entre condutores masculinos e femininos parecem ser devida aos diferentes estilos de condução, pois os homens ao contrário das mulheres, praticam mais infracções de trânsito como o excesso de velocidade, consumo de bebidas alcoólicas e outras práticas de risco”, Storie in (Correia, 2008:59). Identificamos que a via mais afectada é a EN1. Em 2009, foi o ano com elevados números de mortalidade nesta via, no total de 151 mortos na província de Maputo, 37% ocorreram nesta via. Analisada a visibilidade policial em 2009, concluimos que há que incrementar as fiscalizações rodoviárias, as campanhas de educação, os controlos de álcool, os controlos de velocidade, uma vez que o número de mortos tende a subir.

Após o longo percurso de estudo das condições de circulação, das causas da sinistralidade, entre outros factores dedicamos o terceiro capítulo às medidas de intervenção. É neste capítulo que tentamos contribuir com medidas exequíveis à realidade moçambicana para a redução da sinistralidade, desde a organização Policial, à fiscalização, aos recursos humanos e materiais até as formas de diminuir a sinistralidade. Entretanto, a melhoria de segurança de rodoviária em Moçambique dependerá da organização de um sistema de análise dos problemas verificados. Este sistema deve ser capaz de acompanhar de forma sistematizada, os eventos relacionados á segurança rodoviária, para gerar propostas que eliminem ou reduzam a insegurança. Para atingir estes objectivos, o sistema deve contar com informação de qualidade sobre acidentes e com recursos humanos e materiais adequados.

Concluimos que para reduzir a sinistralidade temo-nos que concentrar nas quatro áreas, nomeadamente: Infra-estruturas viárias, atitudes e comportamento, alterações legislativas e visibilidade policial. Tendo obtido estes resultados, importa agora verificar em que medida se confirmam as hipóteses que colocámos no início do estudo.

Assim, ao termos colocado como Hipótese 1 a possibilidade de incremento da sinistralidade rodoviária ter relação com a falha do ambiente rodoviário, pudemos constatar que esta hipótese verificou-se uma vez que segundo Isaque, “o ambiente rodoviário pode contribuir para diminuir a frequência de acidentes se informar o condutor das condições que vai encontrar, se fazer sentir ao condutor qualquer situação não conforme às situações habituais (exemplos. condições de visibilidade reduzida, obstruções não usuais), se controlar e gerir a passagem através de pontos de conflito, zonas difíceis de orientação, “perdoar” o comportamento inadequado do condutor, ou seja, eliminar ou amenizar as consequências de erros cometidos, por exemplo através de medidas de segurança passiva (não colocação de obstáculos, especialmente se rígidos, em trajectórias possíveis dos veículos, recurso a postes, sinais e outro tipo de equipamento e mobiliário deformáveis” (Isaque, 2002: 19). Tendo em conta o que refere o PENMSR e aliada à observação directa, a sinalização das vias Moçambicana é precária, há grande quantidade de crianças desacompanhadas que atravessam as estadas sem noções básicas de segurança, alguns veículos circulam com falta de condições de segurança, bem como a falta de iluminação em algumas vias da província de Maputo. Neste sentido, de forma a diminuir a velocidade média dos veículos seria de acautelar, entre outros, a construção de passeios e rotundas substituindo os cruzamentos mais críticos, a colocação de lombas ou bandas sonoras e

construção de pontes áreas junto de grandes aglomerados populacionais, que induzam a redução da velocidade praticada e forneçam à população um meio de atravessamento seguro e eficaz. Relativamente á ocorrência de colisões frontais entre veículos, muito devido a ultrapassagens irregulares, nos pontos mais críticos seria de acautelar a delimitação física dos sentidos de trânsito, de forma a impedir esse tipo de manobras.

Já no respeito à Hipótese 2: se polícia de trânsito dispõe de meios humanos e materiais capazes de contribuir para redução da sinistralidade, não se confirma esta hipótese pois tendo em conta as entrevistas qualitativas efectuadas e segundo o EDMINIT, quer os recursos humanos quer os recursos materiais estão abaixo das necessidades de Moçambique. Deste modo, para a polícia de trânsito desempenhar adequadamente suas funções é preciso ser apetrechada pelos equipamentos necessários ao desempenho das funções (viaturas, material de Apoio, sistemas de comunicação, equipamentos para o controlo do uso de álcool e do excesso de velocidade). Além disso, torna-se necessária uma reformulação da legislação rodoviária, que permita uma fiscalização policial mais eficaz e célere, especialmente nos aspectos que mais influenciam a sinistralidade rodoviária, como a velocidade, a condução sob a influência de álcool a utilização dos sistemas de retenção, entre outros. A existência de uma legislação mais abrangente e completa, aliada a uma fiscalização mais interventiva teria como efeito uma clara dissuasão dos condutores em violar determinado tipo de regras de circulação, sendo essa dissuasão mais eficaz se a probabilidade de detecção e punição for elevada.

Por último, tentamos confirmar a Hipótese 3, verificando se a logística e a formação estão á altura de responder às necessidades actuais inerentes à função de trânsito de forma a desenvolver boas práticas de fiscalização e prevenção rodoviária. Embora a análise anterior que efectuámos revelou que os recursos humanos e materiais são escassos. Esta hipótese verifica-se por conseguinte, já existe passos seguidos no controlo desta problemática. Apesar de ainda estar numa fase embrionária. As políticas de cooperação técnico policial, nomeadamente com Portugal começam a reflectir-se na polícia da República de Moçambique a que a Polícia Portuguesa (GNR/PSP) ministra formação de investigação de acidente. Alguns agentes de trânsito foram recentemente formados, sendo prematuro avaliar os resultados das suas actividades. Verificamos que a polícia Moçambicana não dispõe de modelo ideal de recolha de dados que permite abranger todas os acidentes registados e que essa recolha e conseqüente tratamento estatísticos são realizados manualmente, potenciando imprecisões e os erros. Ficou provado a forte

motivação em desenvolver novas práticas, investindo na formação assente em acordos internacionais bilaterais, regionais e internacionais.

O governo de Moçambique manifesta vontade política em apoiar as actividades da PRM. Dai a definição pelo Presidente da República de Moçambique que a sinistralidade rodoviária é tema prioritário para o seu governo.

Ao terminar o nosso trabalho de investigação, é importante referir que “mais de 90% dos acidentes existe algum grau de responsabilidade de pelo menos, um dos utentes interveniente” (PNSR:2003,10). Deste modo, a solução desta problemática na província de Maputo passará pela formação dos condutores com vista a mudar o tipo de comportamento e atitudes que os mesmos têm na condução, melhoraria das infra-estruturas rodoviárias, a implementação de uma legislação mais abrangente e completa, dotando a Polícia de meios capazes de desempenhar um papel dissuasor e repressor, através de uma formação técnica actualizada, garantindo um melhor cumprimento dos novos desafios que se oferecem à segurança rodoviária na província de Maputo. Neste sentido, torna-se essencial e urgente a adopção de um conjunto de medidas, aplicadas de forma sustentada e coordenada no tempo, que possam contribuir decisivamente para uma diminuição dos índices de sinistralidade rodoviária e das suas consequências.

O nosso trabalho além de abordar os objectivos gerais inicialmente propostos, tornou-se num trabalho de análise e reflexão relativamente à sinistralidade rodoviária e comportamento humano, nas estradas de Maputo- Moçambique, pela necessidade que “o espaço público tem de se tornar um espaço de tolerância e convivência e não de confronto” (Reto e Sá, 2003:15).

Lisboa, 27 de Abril

Esperança José Paulo Machava

Aspirante a oficial da Policia

Bibliografia

Avvv, (2010), *Status quo of Road safety in the SADC Region-Draft March*, South Africa, Vol III.

ANE- Administração Nacional de Estradas, (2007), *Estudo sobre o controle de excesso de carga em veículos pesados*, Relatório Final, Maputo.

Anselmo, Artur, (1981), *Técnicas de pesquisa*, Vol. I, 1ª edição, Lisboa.

Academia de Trafico de la Guardia Civil, (2009), *Investigacion de Accidentes de Trafico*, Madrid.

Caetano, Marcelo, (1990), *Manual do Direito Administrativo Vol. II*, Almedina, Coimbra.

Correia, José Poças, (2008), *A Atitude e a Motivação do bem conduzir*, Porto, Edição Livpsic.

Comando Geral da Polícia da República de Moçambique, (2003), *Informe da situação da segurança rodoviária entre 1998 e 2002*, Maputo.

DGV, (2006), *Relatório de Sinistralidade Rodoviária Março de 2007*.

Eco, Umberto, *Como se faz uma tese em ciências humanas*, Editorial Presença, 14.ª Edição, Lisboa, 2008.

EDMINT, (2009), *Plano Estratégico do Ministério de Interior*, Maputo.

ENSR, (2009), *Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015*.

INAV- Instituto Nacional de viação, (2009), *Análise da segurança rodoviária em Moçambique documento interno*, Maputo.

INAV- in “*STOP*,” *Revista Trimestral nº12*, (2008), do Instituto Nacional de Viação, Maputo.

Oliveira, José Ferreira de, (2006), *As políticas de Segurança e os Modelos de Policiamento*, Coimbra, Almedina

Oliveira; Virgínia, “*Álcool*”, in *Revista da PSP*, II série, n.º 131, (Setembro/Outubro), Lisboa, 2001.

Pinheiro, João (2007), *Manual de Investigação de Acidentes Lisboa: Polícia de Segurança Pública*.

PNPR, (2003), *Plano Nacional de Prevenção Rodoviária*, Lisboa.

PENMSR, (2010), *Plano Estratégico Nacional multisectorial de segurança Rodoviária*, Maputo.

Raposo, João, (2006), *Direito Policial, Tomo I*, Almedina.

Reto, L. & Sá, J. (2003). *Porque nos matamos na estrada...e como o evitar: um estudo sobre comportamento dos condutores*. Lisboa: Editorial Notícias.

Romão, António et al. (1998), *Moçambique um País de Futuro*, Lisboa 1ª edição.

Silva, Germano Marques Da, (1996), *Crimes rodoviários/pena acessória e medidas de segurança*. Lisboa 1ªedição.

Trindade, João Carlos, (2003), *Rupturas e Continuidades nos processos Políticos e Jurídicos*, in *Conflito e Transformação Social: Uma Paisagem das Justiças em Moçambique*, Porto, Edições Afrontamento.

Vasconcellos, E.A (2010) *Análise das políticas de transporte sustentável no Brasil -ocaso da segurança de transito*, Instituto Movimento e volvo Educacional foundations, São Paulo.

WHO- world Health Organization, (2004), *World report road traffic injury prevention*, Genebra.

WHO- World Health organization,(2008),*speed management-a road safety manual for decision-makers and practioners*, Genebra.

Dissertações consultadas

Chaves, Isaque, (2002), *Investigação Policial da Sinistralidade Rodoviária: A Recolha de Vestígios na Cena do Acidente*, Lisboa, ISCPPI.

Silva, Eduardo (2008), *Sinistralidade rodoviária, Lisboa*, edição, ISCPPI.

Teixeira, Jorge, (2010) *criminalidade Rodoviária: os crimes dos condutores estudo exploratório na cidade do porto*, Lisboa, edição ISCPPI.

Internet

Livro branco «Política de transportes no horizonte 2010: a hora das opções

http://eu.int/comm/energy_transport_/pt/lb/Pt.html, consultado em 6 de Fevereiro de 2010.

[Www.parlamento.pt/sites/com/xleg/9coptposrar/intervencao_AntonioTajani.ptpdf](http://www.parlamento.pt/sites/com/xleg/9coptposrar/intervencao_AntonioTajani.ptpdf), consultado em 8 de Fevereiro de 2010.

Página de acolhimento da comissão sobre Segurança Rodoviária

<http://europa.eu.int/comm./Transport/roadroadsafety/en.htm>, consultado em 6 de Março 2010.

http://www.portugal.gov.pt/documentos/governo/MAI_ENSR

www.ansr.pt, consultado em 7 de Março de 2010.

[http:// www.ine.gov.mz](http://www.ine.gov.mz),consultado em 7 de Março.

[http:// www.portal governo.gov.mz/Moçambique](http://www.portal.governo.gov.mz/Moçambique), consultado em 7 de Março.

www.psp.pt ,consultado em 7 de Março de 2010.

[www. gnr.pt](http://www.gnr.pt) ,consultado em 8 de Março de 2010.

www.ansr.pt, consultado em 8 de Março de 2010.

Legislação Consultada

Constituição da República de Moçambique, (2004), Imprensa Nacional de Moçambique, Maputo.

Lei 19/92, de 31 de Dezembro - cria a Polícia da República de Moçambique (PRM).

Decreto nº 5/93, de 15 de Abril – cria o Instituto Nacional de viação (INAV).

Decreto nº3/2006, de 28 de Fevereiro-Estatuto Orgânico do Instituto Nacional de Viação.

Decreto nº 12/2007, de 30 de Maio- Competências da Administração Nacional de Estradas.

Decreto nº13/ 2007, de 30 de Maio Estatuto orgânico da Administração Nacional de Estradas.

Decreto-Lei n.º 27/99, de 24 de Maio- Estatuto Orgânico da PRM, o Quadro de Comando, o Quadro de Funções de Comando, Direcção e Chefias e os Organismos.

Decreto-Lei n.º 28/99, Aprova o Estatuto da Polícia.

Decreto –Lei nº114/94, de 3 de Maio- Aprova o Código de Estrada de Portugal.

Decreto Lei nº 2/98, de 3 de Janeiro –Adapta, corrige e inova o Código de estrada Português.

Código da Estrada e Legislação complementar (2007) Maputo Editorial kapicua, Livros e Multimédia, Lda.

Anexos

Anexos	60
ANEXO I- Credencial	61
ANEXO II – Entrevistas	62
ANEXO III- Tabelas.....	72
ANEXO IV- Gráficos	75
ANEXO V – Planta do troço Marracuene/Manhiça	76
ANEXO VI -organigramas	78
Do comando central e Provincial de Trânsito.....	78
ANEXO VII Fotografias de acidentes em Moçambique Fonte: PRM/2009	91
ANEXO VIII – Decreto nº17/93 de 25 de Agosto(sobre cinto de segurança)	92
ANEXO IX- Jornais notícia	94

ANEXO I- Credencial

Credencial passada pela Senhora Directora de pessoal e formação em substituição a quando da nossa recolha de dados em Moçambique.



*Autorizo
a DOST a fazer
procuramento e
pesquisa.
5/8/010
[Signature]*

C R E D E N C I A L

Está devidamente credenciada a Senhora **ESPERANÇA PAULO JOSÉ MACHAVA**, Licenciada em Ciências Policiais a contactar essa instituição ou individualidade para assunto de pesquisa científica no âmbito do trabalho de mestrado em Ciências Policiais. -



ANEXO II – Entrevistas

Entrevista ao Senhor Adjunto Comissário da polícia, Eduardo Francisco Chabana, chefe do Departamento Central da polícia de Trânsito entrevistado em 20 de Julho de 2010.

Os dados pretendidos nesta entrevista têm uma finalidade exclusivamente académica, solicita-se a maior colaboração e agradece-se desde já a atenção e disponibilidade dispensada.

Esperança Machava (E.M): Como vê a situação de acidentes de viação em Moçambique nos últimos cinco anos?

Eduardo Chabana (E.C): A situação dos acidentes em Moçambique é crítica, e é preocupante na medida em que há constantes subidas do índice de mortalidade em consequências dos acidentes rodoviários, decrescendo o número de acidentes, o que significa num acidente morrem muitas pessoas, a título de exemplo na província de Maputo registou se um acidente no dia 13 de Abril de 2009, de tipo choque entre carro onde morreram 9 pessoas e 3 ficaram gravemente feridos. Esta problemática é preocupante atendendo que a missão da Policia é de prevenir acidentes de viação, garantir a livre circulação de veículos, pessoas e seus bens nas vias públicas. Há que referir que nos últimos 5anos, o ano de 2009 foi mais crítico em termos de números de óbitos com cerca de 1830 óbitos em todo o país.

E.M: Que medidas gostaria de ver tomada para evitar a ocorrência de mortes por acidentes nas estradas Moçambicanas?

E.C: Gostaria de ver uma definição de trabalho em parceria, envolvendo instituições que contribuíssem para prevenção rodoviária nomeadamente: Instituto Nacional de Viação (INAV), Administração Nacional de Estradas (ANE), o Ministério de transporte e Comunicações (MTC) Ministério do Interior e entre outros parceiros. Gostaria de ver ainda, incrementadas acções educativas sobre a matéria da segurança rodoviária aos condutores e peões, porque uma parte significativa de peões não conhece as normas de circulação na via pública e os condutores não praticam a condução defensiva. Para a sensibilização da sociedade em geral é preciso utilizar várias formas de comunicação mas dando ênfase a que têm maior alcance junto á população, definir uma política de segurança rodoviária que contempla um investimento de grande vulto a nível de infra-estruturas

viárias e seus equipamentos de apoio, campanhas educativas aos utentes da via, bem como apetrechar a polícia de trânsito de meios humanos e materiais capazes de dar uma resposta eficaz aos actuais problemas de segurança rodoviária o caso viaturas, radares fixos e móveis e alcoolímetros. Motivar os agentes como forma para evitar que se envolvam em actos de corrupção.

E.M: qual é a causa principal dos acidentes? Porque?

E.C: A principal causa dos acidentes é o homem, uma vez que ele domina a condução. O condutor tem noções do cumprimento de normas de trânsito, que é principal pressuposto para evitar os acidentes de viação. Em muitos casos de acidentes verifica-se a violação das regras por parte dos condutores e em poucos casos de peões.

E.M: Os recursos humanos e materiais disponíveis são suficientes para mitigar a problemática dos acidentes de viação em Moçambique caso não, quais é que gostaria de ver?

E.C: Os meios humanos e materiais são escassos. Gostaria de ter os meios humanos e materiais suficientes para formação de pelo menos de três turnos diários de 8 em 8 horas conforme o estabelecido no padrão internacional do trabalho e ainda se possível uma reserva. Neste momento o efectivo esta abaixo de 50% das nossas necessidades. Gostaria de ver as estradas construídas e melhoradas correspondendo aos padrões aceitáveis de largura, traçado, sinalização, tendo em conta a progressão do parque automóvel nos pais.

E.M: Os Agentes que trabalham na área de acidentes de viação recebem alguma formação específica? Se sim, o que falha nessa formação?

E.C: Recebem sim. Mas ainda são poucos especialistas em acidentes, uma parte de elementos são formados fora do pais exemplo em Portugal, Espanha, entre outros países, outros são formados ainda a nível nacional. Não está falhar nada, o maior problema é o factor humano (Condutor/peão).

E.M: Tem ideia sobre o tempo (mais ou menos) que os agentes levam a chegar no local da ocorrência do acidente?

E.C: É Variável. Depende da comunicação não tem tempo mínimo estabelecido. Tem a ver também com a distância do local da ocorrência e da disponibilidade imediata de transporte.

E.M: Os modelos de expediente elaborado e as sanções aplicadas aos infractores são adequados a actuais realidades do trânsito rodoviário? Caso não, que aspectos gostariam de ver melhorados?

E.C: O expediente elaborado é adequado, mas gostaria de ver mais objectividade no controlo das sanções para o caso de condutores reincidentes.

E.M: Que políticas estão sendo adoptadas para resolver a problemática de acidentes de viação que causa morte da camada juvenil aos fim-de-semanas?

E.C: No âmbito da prevenção rodoviária, intensificamos o controlo de velocidade, e controlo da condução no estado de embriaguez principalmente aos fins-de-semana, há uma disponibilização dos recursos humanos do pessoal burocrático para fiscalização, sensibilização e educação cívica através da demonstração de dados estatísticos que envolvem jovens. Contamos também com a criação de programas de redes de Escolas do Ensino Infantil ao Ensino Médio, para consciencializar os alunos para o respeito às regras do trânsito, introduzimos debates sobre segurança rodoviária, acções educativas voltadas para orientar os usuários da via sobre mudanças significativas no ambiente (alteração de sinalização, novos equipamentos públicos).

Entrevista dirigida a Senhora adjunto de Superintendente da Policia, Maria do céu, Chefe do Departamento provincial da policia de Trânsito, entrevistada em 21 de Julho de 2010.

Os dados pretendidos nesta entrevista têm uma finalidade exclusivamente académica, solicita-se a maior colaboração e agradece-se desde já a atenção e disponibilidade dispensada

Esperança Machava (E.M): Como vê a situação de acidentes de viação em Moçambique nos últimos?

Maria do céu (M.C): A situação de acidentes é crítica, porque baixaram os números dos acidentes mais as suas consequências são dramáticas. Refiro-me em números de vítimas bem como os danos em veículos provocados pelos acidentes. O ano de 2009 foi um dos anos piores.

E.M: Como vê a situação dos acidentes na Província de Maputo e particularmente na Estrada Nacional 1 (EN1) nos últimos cinco anos?

M.C: É preocupante, a província de Maputo particularmente a EN1 apresenta um maior número de acidente e de mortes no trânsito pelo facto de ser a única estrada que liga todo o país. Nesta estrada há muito afluxo e refluxo de viaturas de transporte de passageiros de curto e longos cursos, sendo que a esmagadora maioria dos condutores não respeitam as regras de trânsito, viagem longas horas sem descanso isto contribuindo para fadiga e sonolência e consequentemente os acidentes de viação.

E.M: Que medidas, gostaria de ver tomada para evitar a ocorrência de mortes por acidentes nas estradas da área de sua jurisdição, muito particularmente a EN 1?

M.C: Mais acções de fiscalização e operações de controlo de velocidades, controlo de álcool, Educação Vial, contacto com líderes comunitários para sensibilização nas comunidades, aumento de meios materiais, no caso de viaturas, motos para fiscalização, promoção da formação dos especialistas para desvendar as causas reais e influenciadores dos acidentes de viação se o acidente resultou de proximidade de uma escola, de um mercado, de uma curva de forte inclinação entre outros factores.

E.M: qual é a causa principal dos acidentes? Porque?

M.C: É o homem. Porque ele é dotado de inteligência e por conseguinte porque nenhum veículo pode circular sem condutor. Entretanto, toda negligência, falha depende do factor humano.

E.M: Os recursos humanos e materiais disponíveis são suficientes para mitigar a problemática dos acidentes de viação? Caso não, quais é que gostaria de ver?

M.C: Não são sempre escassos. Mais meios humanos e materiais viaturas, radares móveis e fixos, meios informáticos para criação de base de dados.

E.M: Sobre os acidentes que ocorrem na EN1, tem ideia sobre o tempo (mais ou menos) que os agentes da Polícia de Trânsito demoram a chegar no local?

M.C: Embora haja esforços de solidariedade por parte das parcerias da polícia, a viatura para deslocar até o local de acidente por vezes chega tardiamente isto depende da comunicação, depende ainda da disponibilidade da viatura.

E.M: Os modelos de expediente elaborado e as sanções aplicadas aos infractores são adequados a actual realidade do trânsito rodoviário? Caso não, que aspectos gostariam de ver melhorados?

M.C: sim são adequados. Revisão da legislação sobre o código da estrada.

E.M: Que períodos do dia, semana, mês e ano ocorrem muitos acidentes de viação com consequências drásticas na EN1, troço entre Marracuene e Manhiça quais os locais considerados pontos negros?

MC: À Sexta-feira, Sábado e Domingo, final do mês, período do natal e pascoa e fins-de-semana longos e feriadós. Geralmente nestes períodos verifica um afluxo de peões e de condutores que circulam para a passagem daqueles períodos juntos das famílias caso de mineiros vindo vizinha África de sul, conduzindo muitas horas sem descansar, peões que atravessam as estradas de forma irregular emocionados com festas comunitárias atravessam sem noções de perigo. Os locais considerados Pontos na província de são: EN1 (Marracuene, Manhiça), Estrada Nacional número 2 (EN2).

Entrevista dirigida a Senhor adjunta de Engenheiro Boa chefe da delegação do Instituto Nacional de viação entrevistado no em 21 de julho 2010.

Os dados pretendidos nesta entrevista têm uma finalidade exclusivamente académica, solicita-se a maior colaboração e agradece-se desde já a atenção e disponibilidade dispensada.

Esperança Machava (E.M): Como vê a situação dos acidentes na província de Maputo?

BOA (B): È grave na medida em que o número de acidente reduziu, aumentando a percentagem do impacto em termos de vítimas e danos materiais em veículo. Isto é devido principalmente ao factor humano, ao tipo de traçado que não adequa a realidade actual, a más condições de veículos.

E.M: O que acha que estará a falhar na segurança rodoviário para ocorrência de tantos acidentes mortais nas nossas estradas?

B: falta de educação cívica direccionada para o excesso de velocidade, condução sob estado de embriaguez, reforçar a prudência na condução, pois não é com a velocidade que se pode chegar ao destino.

E.M: Concorda que o comportamento dos condutores e dos peões são a causa principal dos acidentes que ocorrem nas nossas estradas? Caso sim, o que poderá ser feito para mitigar esta problemática?

B: Sim concordo. Inclusão no currículo escolar de matérias ligadas a segurança rodoviária, sensibilização, reciclagens obrigatórias para os condutores principalmente os profissionais.

E.M: Acha que a via e o veículo tem alguma influência nos acidentes? Caso sim, porque?

B: Sim. Porque uma via com más condições de traçado contribui para os sinistros e o mau estado técnico de veículo conta muito para os acidentes.

E.M: Como tem sido a coordenação em matéria de segurança rodoviário com outras, instituições, nomeadamente a Polícia e Administração Nacional de Estradas (ANE)?

B: Tem sido boa: coordenação a nível local, intercâmbio, partilha de meio entre delegações provinciais, mesmo a níveis mais altos de facto há uma boa colaboração

Entrevista ao Senhor Delegado da ANE da Província de Maputo Engenheiro João Inguane, entrevistado em 26 de Julho de 2010.

Os dados pretendidos nesta entrevista têm uma finalidade exclusivamente académica, solicita-se a maior colaboração e agradece-se desde já a atenção e disponibilidade dispensada.

Esperança José Paulo Machava (E.M): Como vê a situação dos acidentes na província de Maputo?

João Inguane (JI): A situação é crítica principalmente nas Estradas Nacionais EN1 e EN4. Os condutores circulam em excesso de velocidade, a sinalização e a iluminação é deficiente, na EN1 sendo a única estrada que liga o país o conflito é maior, há muito movimento de pessoas, Camiões de cargas por vezes sem iluminação.

E.M: Acha que estará a falhar na segurança rodoviário para ocorrência de tantos acidentes mortais nas nossas estradas?

J.I: O que falha na minha opinião é a legislação. As multas não são eficazes, não há nenhum mecanismo de controlo de multas. Um outro aspecto que apoqueta a nossa moçambicanidade é a compilação da legislação de certos países. O título exemplificativo, o actual Código de estrada, recentemente aprovado e que entrará em vigor no nosso país é *copy past* do Português. Muito embora se advogue que tenha a ver com as regras regionais da SADC, reservo o meu cepticismo. Facto que tem levado a que a maior dos códigos legais aprovados em Moçambique não encontrem enquadramento lógico e praticidade no país.

E.M: qual é a principal dos acidentes que ocorrem nas nossas estradas?

I.J: É o homem. Cabe ao Município retirar as barracas⁴⁵ ao longo das estradas o e criar mercados para os vendedores ambulantes obedecer o princípio dos 30 metros. Maior Colaboração entre líderes comunitários e municípios.

⁴⁵ Pequenas casinhas construídas ao longo das estradas para venda de produtos alimentares e bebidas.

E.M: Acha que a via e o veículo tem alguma influência nos acidentes? Caso sim, porque?

J.I: Sim no caso da via infelizmente uma parte significativa de vias não estão sinalizadas, falta de manutenção principalmente em termos do asfalto, faltas de bandas sonoras nas estradas.

Entrevista dirigida ao Senhor Superintendente da Polícia , Francisco Fernando Chefe do Departamento de Ensino e Aprendizagem e docente na Academia de Ciências Policiais (ACIPOL) realizado em 1 de Agosto de 2010.

Os dados pretendidos nesta entrevista têm uma finalidade exclusivamente académica, solicita-se a maior colaboração e agradece-se desde já a atenção e disponibilidade dispensada

Esperança Machava (E.M): Como vê a situação de acidentes de viação em Moçambique no período de 2009 e 1º Semestre de 2010?

Fernando Francisco (F.F): O índice de acidentes de viação subiu de uma forma extraordinária como tal as suas consequências multiplicaram-se com relação aos anos anteriores. Hoje todas as estradas tornaram locais de conflito não de convivência como era sempre.

E. M: Que medida gostaria de ver tomada para evitar a ocorrência de mortes por acidentes nas estradas Moçambicanas?

F.F: Evitar a ocorrência de acidentes de viação pode ser uma utopia nos países desenvolvidos e em países em vias de desenvolvimento, por uma razão muito simples, enquanto aumenta o parque automóvel e conseqüentemente ampliação das vias de trânsito acidentes sempre ocorrerão uma vez que a velocidade é um factor essencial e ninguém quer perder tempo daí a origem de muitos acidentes. Para reduzir a mortalidade nas estradas é preciso é preciso haver um trabalho de sensibilização dos utentes da via para o respeito pelos elementos de segurança passiva (cinto de segurança, capacete, sistema de retenção de bebés etc. Por outro lado, as instituições que intervêm na segurança rodoviária devem criar mecanismo para pressionar os automobilistas, a reduzir a velocidade a criar espaços para a travessia de peões. Obrigatoriedade de inspecções a veículos, medidas pesadas em relação aos condutores alcoolizados.

E.M: qual é a causa principal dos acidentes? Porque?

F.F: È o factor humano. Ele é que tem o controlo da máquina e utiliza da maneira como ele quer por um lado. Por outro lado, mesmo não sendo condutor sendo passageiro não deve distrair o condutor se for peão só pode a atravessar a estrada depois de certificar que

não há perigo. Para dizer que todo o acidente há sempre responsabilidade do condutor ou peão.

E.M: Os recursos humanos e materiais disponíveis são suficientes para mitigar a problemática dos acidentes de viação em Moçambique caso não, quais é que gostaria de ver?

F.F: Os recursos nunca são suficientes para tal era preciso elevar o nº de fiscalizadores de trânsito e dotar de meios. Gostaria de ver nos pontos sensíveis agentes de trânsito a fazer patrulha em viaturas ou motos em todas as vias. Gostaria de ver também materiais como radares para controlo de velocidade etc.

E.M: Os Agentes que trabalham na área de acidentes de viação recebem alguma formação específica? Se sim, o que falha nessa formação?

F.F: O que eu saiba alguns sim, mas há uma parte considerável que não recebem formação específica de área de acidentes que é uma especialidade dentro da Policia de trânsito. O que falha é que muitas vezes apreendem a lidar com tipo de coisas e no terreno as vezes não há dai dificuldades.

E.M: Tem ideia sobre o tempo (mais ou menos) que os agentes levam a chegar no local da ocorrência do acidente?

F.F: Não tenho. Uma vez que não trabalho numa área operativa. A noção que tenho é demora-se muito a chegar ao local de acidente nalguns casos uma ou duas horas.

E.M: Que politicas estão sendo adoptadas para resolver a problemática de acidentes de viação que causa morte da camada juvenil aos fim-de-semanas?

F.F: É preocupação do governo criar mecanismos para reduzir acidentes de viação, tanto tem promovido debate sobre esta temática, indo concretamente a camada jovem, aos fins-de-semana é um facto. Com relação a isto tem-se sensibilizado no grupo de jovens para que haja um que não beba para dirigir os outros. Programas do INAV divulgados pelos órgãos de informação. Têm dado efeito embora não estão longe do desejado.

ANEXO III- Tabelas

Parque Automóvel da província de Maputo

Tabela 1 Parque automóvel 2005/2006

Anos	Ligeiros	Pesados	Tractor	Reboque	Moto	Total
2005	6.507	2.513	75	156	886	10.137
2006	3.635	1.257	7	216	786	5.901
2007	6.317	2.372	168	443	1.066	10.366
2008	10.009	3.370	194	752	1.799	16.124
2009	13.992	4.035	298	853	2.452	21.630
Total	40.460	13.547	742	2.420	6.989	64.158

Fonte: INAV/PRM, 2010.

Condições das estradas da província de Maputo

Tabelas2- condições das estradas

CONDICÕES BOAS	CONDICÕES RAZOÁVEIS	CONDICÕES MÁS	CONDICÕES INTRASITÁVEIS
6.416Km	9.917Km	10.548Km	3.447Km

Fonte: ANE/PRM, 2010.

Rede de estradas classificadas de Moçambique

Tabela 3-tabela de rede de estrada

Províncias	POR KM		
	Asfaltadas	Não Asfaltadas	Total
Maputo	485,1	1110,9	1596
Gaza	574	2137	2711
Inhambane	683	2165	2848
Sofala	584	1758	2342
Manica	513	1929	2442
Tete	827	2143	2970
Zambézia	761	3728	4489
Nampula	581	3480,7	4061,7
Cabo Delgado	770	2167	2937
Niassa	525	3409	3934
Total	6303,1	24027,6	30330,7

Fonte: ANE, 2010.

Tabela 4-classificação das estradas

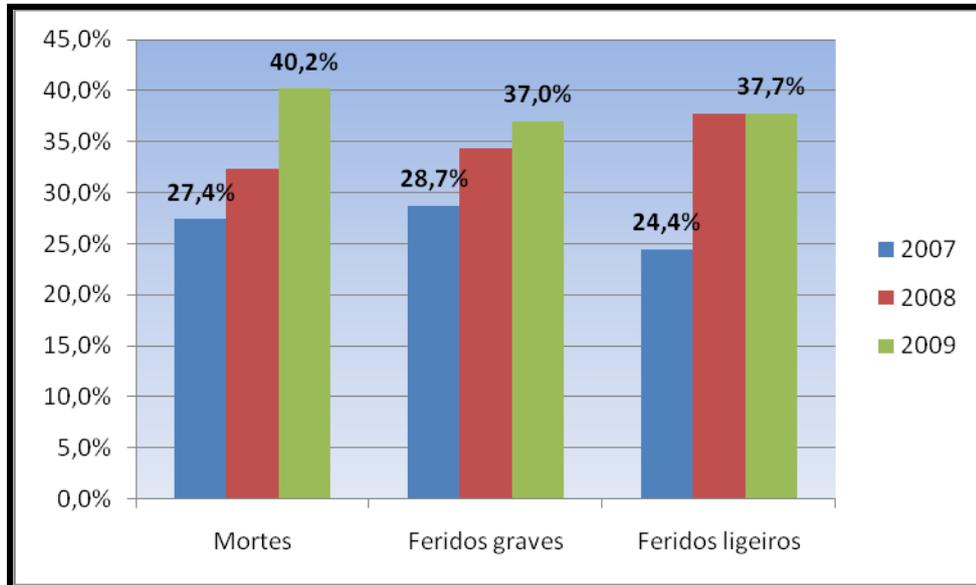
POR CLASSE	(Km)		
Primárias	5999		Asfaltadas 6303,1
Secundárias	4920		
Terciárias	12762		Na Asfaltadas 24027,6
Vicinal	649,7		
Total	30330,7		30330,7

Fonte: ANE, 2010.

ANEXO IV- Gráficos

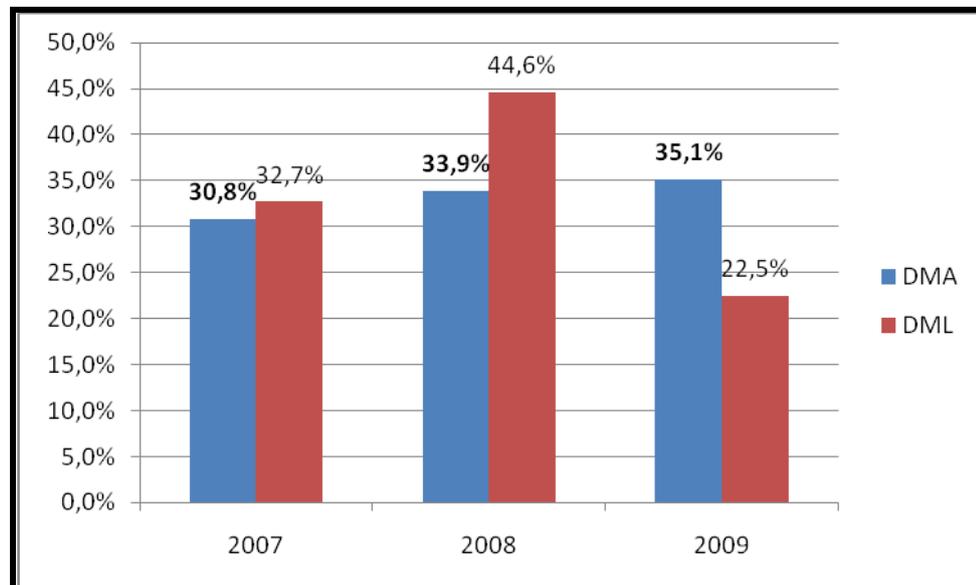
Sinistralidade rodoviária na província de Maputo.

Gráfico 6-Mortes na província de Maputo de 2007a 2009



Fonte: INAV/PRM

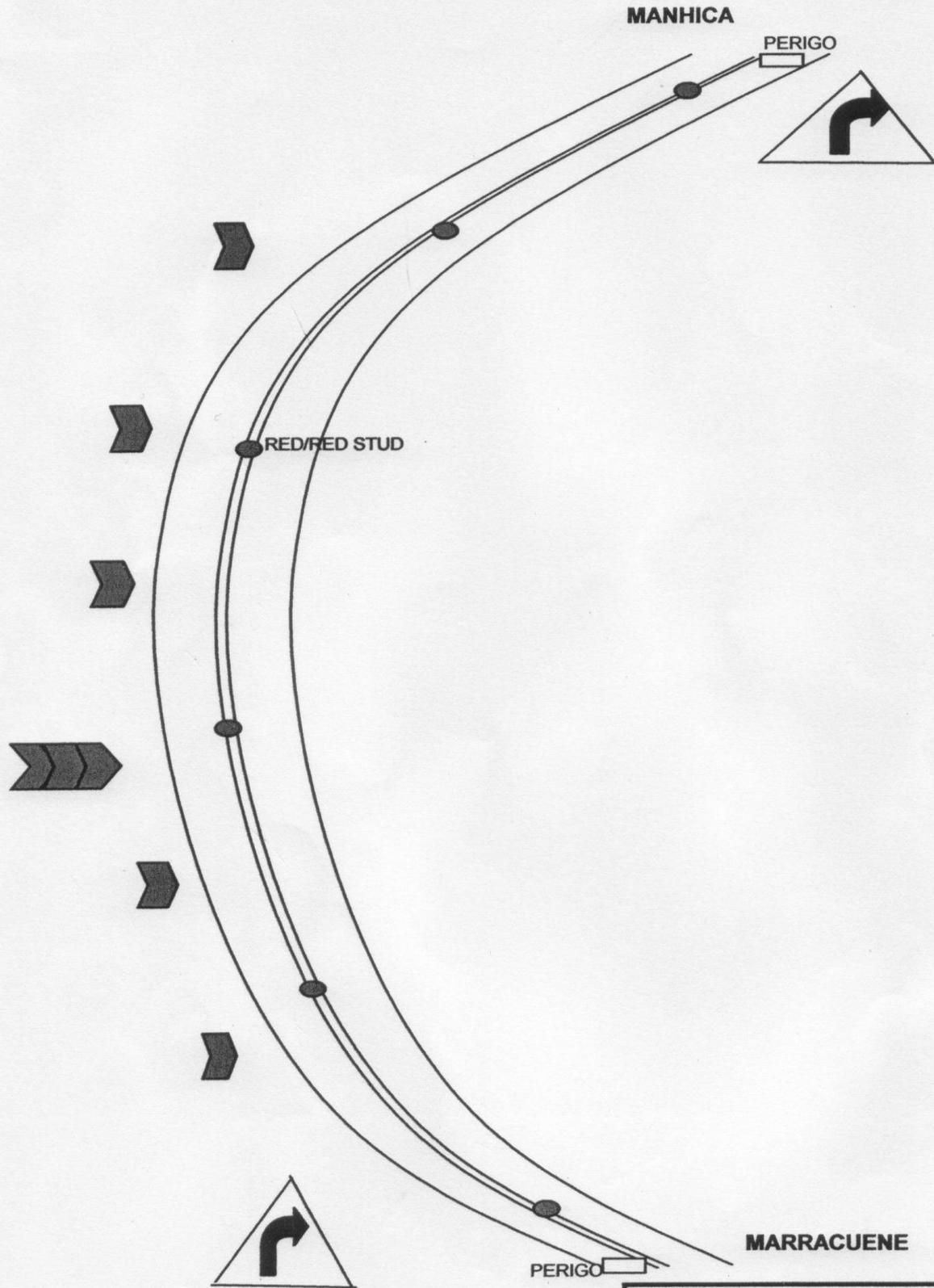
Gráfico 7 Danos Materiais em veículo de 2007 a 2009



Fonte: INAV/PRM

ANEXO V – Planta do troço Marracuene/Manhiça

29 SEPT ROAD SAFETY IMPROVEMENTS

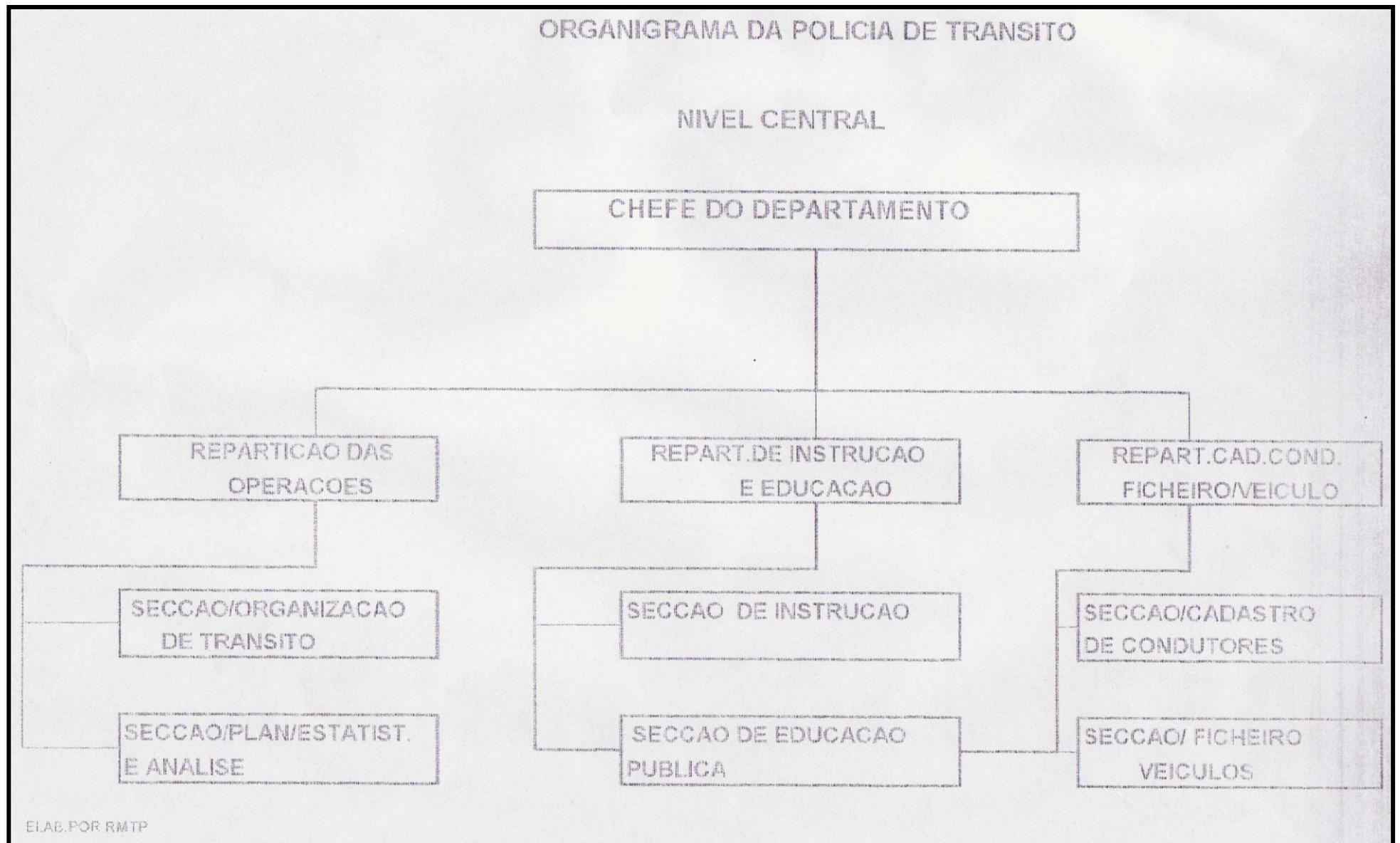


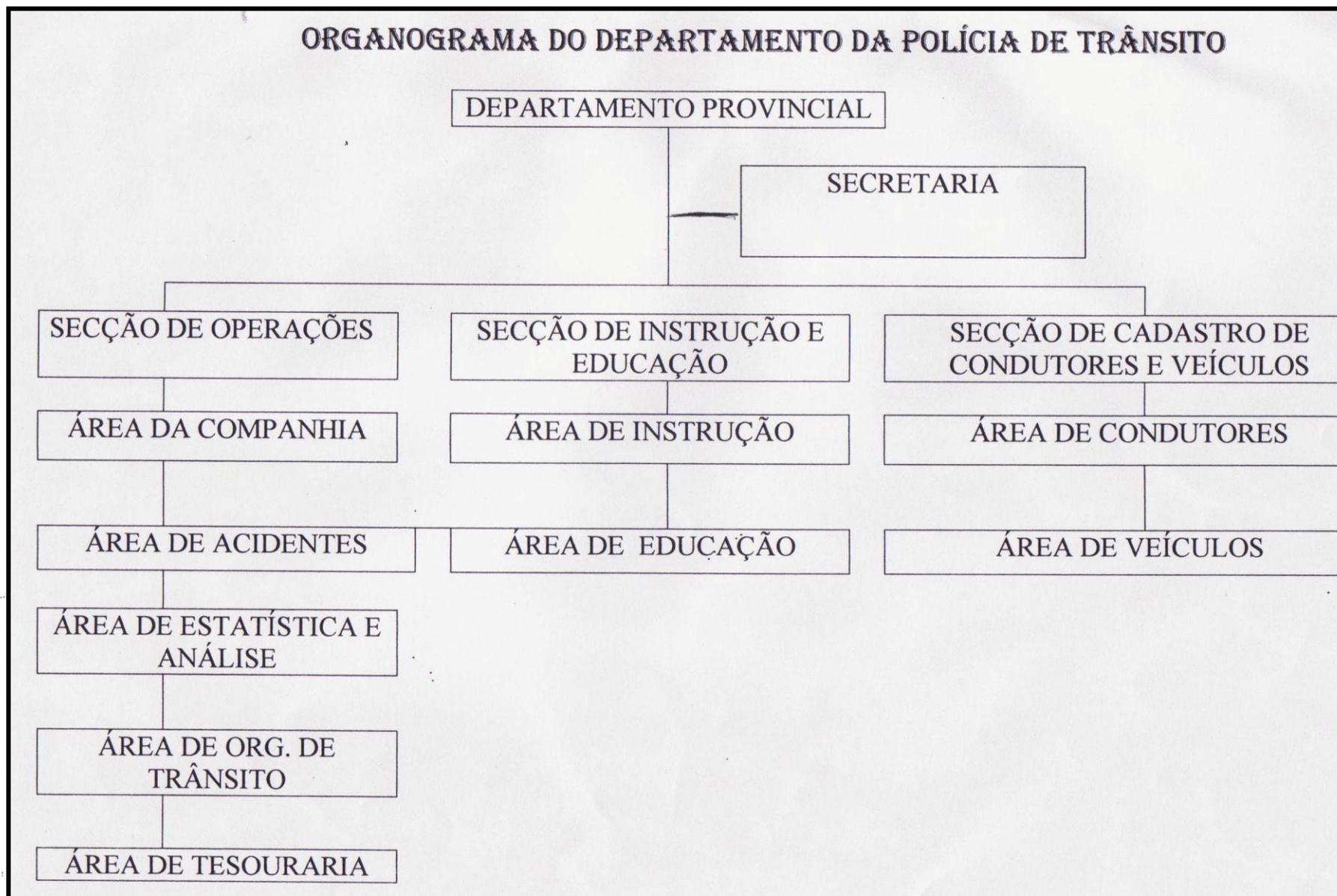
TRAFFIC
SOLUTIONS
AFRICA LIMITED

SKETCH BY M MENDAMENDA

ANEXO VI -organigramas

Do comando central e Provincial de Trânsito





ANEXO VII Fotografias de acidentes em Moçambique Fonte: PRM/2009



ANEXO VIII – Decreto nº17/93 de 25 de Agosto
Cinto de Segurança

**Decreto n.º 17/93,
de 25 de Agosto
(Excertos)**

A preocupante indisciplina que vem caracterizando o trânsito automóvel no país, a manifesta irresponsabilidade e o total desrespeito para a vida e a segurança das pessoas que circulam nas vias públicas, impõe, com urgência, a introdução de medidas com vista a reduzir o número de acidentes de viação que provocam perdas de vidas humanas e elevados danos materiais.

Assim, ao abrigo do disposto na alínea b) do n.º 1 do artigo 153.º da Constituição da República, o Conselho de Ministros decreta:

ARTIGO 1.º

(Agravamento das multas)

São elevados ao décuplo os valores das multas previstas no Código da Estrada e seu Regulamento.

ARTIGO 2.º

**(Cintos de segurança
e capacetes de protecção)**

1. Os condutores e passageiros do assento da frente de veículos automóveis ligeiros de passageiros e mistos, quando em circulação, são obrigados a usar o cinto de segurança.

2. Os condutores e passageiros de motocicletas e velocípedes a motor, são obrigados,

quando em circulação, a usar capacetes de protecção.

3. A transgressão ao disposto nos números anteriores será aplicada a pena de multa de 100 000,00 MT e 50 000,00MT, respectivamente.

ARTIGO 3.º

(Alteração de disposições do Código da Estrada e seu Regulamento)⁽¹⁾

⁽¹⁾ Redacção introduzida no texto do Código da Estrada.

ARTIGO 4.º

(Comparticipação nas multas)

Dos valores das multas cobradas por transgressão ao Código da Estrada e o seu regulamento, 30 por cento constituem participação para a Polícia de Trânsito.

ARTIGO 5.º

(Disposições transitórias)

1. Os proprietários de viaturas que não possuam o dispositivo do cinto de segurança, deverão instalá-lo no prazo de seis meses a partir da data da entrada em vigor do presente diploma.

2. O uso dos capacetes de protecção será exigível no prazo de seis meses após a entrada em vigor deste decreto.

Aprovado pelo Conselho de Ministros
Publique-se.

O Primeiro-Ministro, Mário Fernandes da
Graça Machungo.

ANEXO IX- Jornais notícia

Notícias

Director: Rogério Siteo. Maputo, Quarta-Feira, 28 de Julho de 2010

www.jornalnoticias.co.mz

Acidentes causam 137 mortos num mês

Executivo manifesta preocupação pelo crescente índice de sinistralidade rodoviária



Acidentes causam 137 mortos num mês

Cento e trinta e sete pessoas morreram vítimas de acidentes de viação de 14 de Junho a 14 de Julho do corrente ano, o que espelha o aumento de casos de sinistralidade rodoviária, manifestou ontem, em Maputo, o Governo.

De acordo com o porta-voz do Conselho de Ministros, que ontem esteve reunido na sua 26ª sessão ordinária, as mortes resultam de um total de 301 acidentes de viação que, para além dos 137 óbitos, se saldaram em 210 feridos graves, 260 ligeiros, 114 danos materiais avultados e 70 ligeiros.

Para contrariar esta tendência, a Polícia da República de Moçambique, a Administração Nacional de Estradas e o Instituto Nacional de Viação intensificaram acções coordenadas de fiscalização da velocidade e do consumo de álcool pelos automobilistas.

Com efeito, no período em referência, de acordo com dados divulgados ontem, foram fiscalizados 3490 veículos contra 2015 do mês interior. Foram igualmente passadas 1887 multas contra as anteriores 775 e apreendidas 713 cartas contra 425 que tinham sido registadas anteriormente.

Segundo Alberto Nkutumula, Vice-Ministro da Justiça e porta-voz do Governo, houve uma intensificação da acção da Polícia porque se regista uma diminuição da sinistralidade rodoviária.

“Quanto maior for o índice de acidentes de viação, maior será o cerco contra os prevaricadores. Os automobilistas devem respeitar as regras de trânsito, porque o desrespeito tem trazido graves problemas à sociedade moçambicana, uma vez constatado que estão a morrer inocentes que poderiam estar a contribuir para o combate à pobreza no país”, disse Nkutumula.

Na mesma sessão, o Governo tomou conhecimento de que a Electricidade de Moçambique registou uma redução da arrecadação de receitas na ordem de um milhão de meticais, desde que foi aprovada a tarifa agrícola de média tensão, em Fevereiro do corrente ano, em resposta ao imperativo do aumento da produção agrícola.

De acordo com Alberto Nkutumula, esta redução refere-se ao período que decorre de Março a Maio do corrente ano, mas o Executivo espera que tenha havido um impacto positivo do ponto de vista de redução dos custos de produção dos camponeses e consequente aumento de áreas.

Nkutumula ajuntou que foi analisado o impacto da medida para o Estado e dentro de seis meses será efectuado um estudo para avaliar o impacto para o produtor.

“Se houve uma redução de receitas quer dizer que do lado do produtor houve uma redução do custo de produção, o que pode induzir o aumento da produção e lucro. No mês de Fevereiro foi aprovada a tarifa agrícola de média tensão nos termos da qual os produtores agrícolas deixaram de pagar energia com base na potência instalada e passaram a pagar com base nos consumos. Antes havia uma potência instalada e, independentemente de consumirem ou não, os agricultores pagavam o valor correspondente à potência instalada”, recordou.

Ainda na sessão de ontem foi ratificado o acordo de crédito celebrado entre o Governo de Moçambique e o Banco de Exportação e Importação da Índia. Nos termos deste acordo, o EXIM BANK vai conceder um crédito no valor de 25 milhões de dólares

para o financiamento de um projecto de electrificação rural das províncias de Manica, Niassa e Cabo Delgado.

Os distritos que receberão energia da rede nacional são os de Machaze, em Manica, Balama e Namuno, em Cabo Delgado, e Mavago, Ngauma, Muembe e Majune, em Niassa.

A expectativa do Governo é que a extensão da energia para aqueles distritos promova o desenvolvimento e combate à pobreza ao permitir a atracção de investimentos para os distritos e outros benefícios socioeconómicos.

NOVO CÓDIGO DE CÓDIGO DE ESTRADA DE MOÇAMBIQUE

Director: Rogério Siteo. Maputo, Sábado, 12 de Fevereiro de 2011

Destaques secundários

Novo Código de Estrada: Excesso de velocidade passa a custar prisão

Um novo Código de Estrada deve entrar em vigor ainda este ano visando actualizar as regras que respondam ao crescimento do parque automóvel, que reúna legislação dispersa, agrave os valores das multas e harmonize com as regras da região.

Dentre outras disposições, o novo Código de Estrada, que deve entrar em vigor no segundo semestre, estabelece que a velocidade máxima dos veículos ligeiros fora das localidades passa para 120 quilómetros/hora (agora é 80km/h) e o excesso é punido com multas que vão até oito mil meticais e prisão de 3 dias a 3 meses quando se exceda ao dobro da que é permitida.

O director-adjunto do Instituto Nacional de Viação, Jorge Miambo, disse que o limite máximo de velocidade em 120 quilómetros por hora é praticamente uma harmonização com a região. As sanções deverão ser agravadas e graduadas em função do excesso que poderá ocorrer.

Nos termos deste dispositivo, aprovado semana passada pelo Conselho de Ministros, elimina-se a prioridade à direita, que é prática, e vai prevalecer que todos no entroncamento param e arranca o que tenha chegado primeiro, mais ou menos, como acontece na região. Para o efeito, todos os entroncamentos terão stop. Nos locais onde não há sinalização passa a ser definida pelo primeiro a chegar.

Para além do álcool ao volante, o novo código proíbe o uso de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas. A multa pelo uso de estupefacientes pode ir até 2000,00 meticais. Para quem consumir mais de 0,71 miligramas por litro a multa pode ir até 5 mil meticais e pode dar cadeia até seis meses, para além da inibição de conduzir por um período de um ano. Tolerância zero continua para os condutores de veículos de transporte público de passageiros.

Outra novidade é o facto de passar-se a dispor sobre o tempo de condução e descanso para os condutores e a proibição da comercialização de veículos com volante à esquerda.

Serão penalizados por 3000,00 meticais os condutores que obstruírem as vias. Nos termos do novo código, a poluição do solo e do ar passam a ser punidos com multas até 750,00 meticais. A poluição sonora varia duma pena de 750,00 meticais a prisão do condutor até três meses quando ultrapasse 20 decibéis e 500,00 pelo arremesso de qualquer objecto para o exterior.

De acordo com a nossa fonte, o dispositivo proíbe igualmente o uso de qualquer tipo de auscultadores sonoros, de aparelhos radiotelefónicos e televisores.

Introduz, igualmente, a mediação como mecanismo extra-judicial para a resolução de conflitos que resultem de acidentes de viação, o que passa pela manifestação, por escrito, pelos envolvidos.

O dispositivo prevê que sempre que o valor da multa seja superior a dez mil meticais pode a mesma ser paga em prestações mensais não inferiores a mil meticais. Este instrumento entra em vigor 180 dias após a sua publicação no Boletim da República. Durante este período, segundo Jorge Miambo, segue um processo de divulgação a todos os níveis para que seja conhecida e bem interpretada.