

Corrupção na Polícia de Trânsito: Caso Cidade e Província de Maputo

Um *catálogo* de detenções arbitrárias, chantagem e extorsão

Investigação CIP

Apesar do banho de sangue nas estradas nacionais e da existência de alguns polícias de trânsito exemplares e incorruptíveis, o grosso dos agentes de trânsito continua a seguir comportamentos menos abonatórios, apostando na corrupção em forma de detenções arbitrárias, chantagem e extorsão.

Conjuntura e âmbito legal da actuação da PT

A Polícia de Trânsito é um órgão da Polícia da República de Moçambique (PRM) que se destina a garantir a segurança nas vias rodoviárias, regulando o trânsito, inspeccionando viaturas e condutores entre outros, permitindo a livre e segura circulação de automóveis e peões.

As cidades de Maputo e Matola detêm o maior parque automóvel do país e, sendo Maputo a capital do país e local de grande fluxo e refluxo de viaturas e Matola a maior cidade industrial do país (onde se concentra cerca de 60% das indústrias nacionais), tornam-se locais de grande movimentação de veículos, desde ligeiros, de carga, transportes públicos, etc.

Dada esta conjuntura, é nestas urbes que se regista o maior número de infracções ao código de estradas e ao regulamento do código de estradas.

As infracções mais comuns praticadas pelos condutores a nível nacional, em função das multas com maior incidência, são as previstas nos seguintes artigos dos ainda vigentes código de estradas e regulamento do código de estradas:

Artº 5 – Regras gerais de trânsito;

Artº 7 – Controlo de velocidades dentro e fora das localidades;

Artº 8 – Prioridade de passagem;

Artº 10 – Ultrapassagem;

Artº 11 – Mudança de direcção;

Artº 12 – Inversão do sentido de marcha;

Artº 12 – Obrigações a cumprir pelos automobilistas (Regulamento do código de estradas);

Artº 30 – Iluminação.

Estas e outras infracções resultaram na morte de pelos menos 2000 pessoas ao longo do ano de 2010, com maior incidência em acidentes do tipo atropelamento, choque entre carros e distúrbio e capotamento.

SUMÁRIO

Um *catálogo* de detenções arbitrárias, chantagem e extorsão

Investigação CIP

É urgente e necessária a aprovação do “pacote” legal anti-corrupção

Por Baltazar Fael



CENTRO DE INTEGRIDADE PÚBLICA
Boa Governação-Transparência-Integridade

“Espera-se que cada agente canalize multas mensalmente em pelo menos metade das folhas de aviso que possui, no valor de 10 a 30 mil meticais, o que em 200 agentes culminaria em cerca de 2000.000,00mt à 3000.000,00mts por mês. Ora, de acordo com fontes internas interpeladas pelo CIP, o Departamento de Trânsito canaliza em média apenas 600.000,00 meticais por mês aos cofres do Estado. Para onde vai o resto, eis a questão?”

Mesmo com o banho de sangue nas estradas nacionais e com alguns agentes de trânsito exemplares, pautando por uma conduta ética e deontológica face a tentativas de corrupção por parte de automobilistas infractores, o grosso dos agentes de trânsito continua a seguir comportamentos menos abonatórios, apostando na corrupção, extorsão e chantagem.

A PT da cidade de Maputo, constituída por cerca de 230 agentes, é a que mais viaturas fiscaliza, tendo em conta a dimensão do parque automóvel.

Durante os meses de Janeiro a Outubro do ano de 2010, o Comando da PT cidade de Maputo remeteu aos cofres do tesouro do Estado mais de 6 milhões de meticais, dos quais 30 % reverteram a favor dos agentes, sendo 20% aos agentes directos e 10% aos agentes do corpo administrativo ou agentes indirectos.

Estes valores são irrisórios, tendo em conta os números de avisos de multa que cada agente de trânsito possui no seu livro individual (50) e que normalmente os cerca de 180 agentes que se fazem às vias públicas levam entre 15 a 30 dias para esgotarem o livro, lavar-se os respectivos autos e canalizar-se ao INAV.

O livro de receitas da PT: oportunidades para corrupção

O Departamento de Trânsito assume que, em função da moda do valor das multas mais infrigidadas ser de 1000,00mt, espera-se que cada agente canalize multas mensalmente em pelo menos metade das folhas de aviso que possui, no valor de 10 a 30 mil meticais, facto que em 200 agentes culminaria em cerca de 2000.000,00mt à 3000.000,00mts por mês.

Ora, de acordo com fontes internas interpeladas pelo CIP, o Departamento de Trânsito canaliza em média apenas 600.000,00 meticais por mês aos cofres do Estado. Para onde vai o resto, eis a questão?

O facto é que muitos dos avisos de multas são retirados dos livros sem justificação aparente, alegando os agentes que os respectivos avisos foram inutilizados por ordens de superiores hierárquicos, no sentido de suspenderem a multa passada a pessoas familiares ou das suas relações.

Esta justificação tornou-se comum no seio dos agentes de trânsito, de modo a justificar a anulação das multas após serem corrompidos pelos automobilistas. Os exemplos mais elucidativos prendem-se com os prazos de remissão dos autos, que em norma não deveriam exceder os sete (7) dias, mas chegam a ser remetidos três (3) meses depois. Tal se regista, regra geral, somente após forte pressão do INAV, pois alguns automobilistas, depois de autuados por uma infracção, dirigem-se a tesouraria do Comando da Cidade a fim de procederem o respectivo pagamento.

Posto isto, deslocam-se até o INAV com o intuito de reclamar a devolução da carta e deparam que os autos e a respectiva carta passados os sete dias ainda não se encontram nesta instituição, passando mais de dois meses sem o Comando da Cidade

lavar o auto porque a carta de condução ainda prevalece com o agente - à espera de ser solicitado telefonicamente ou no Comando da Cidade ou ainda na via pública.

Em termos de média mensal, os pedidos de regularização da situação do condutor (após pagamento da multa) rondam os entre 30 e 40, segundo o INAV- Cidade de Maputo.

“Muitos dos avisos de multas são retirados dos livros sem justificação aparente, alegando os agentes que os respectivos avisos foram inutilizados por ordens de superiores hierárquicos, no sentido de suspenderem a multa passada a pessoas familiares ou das suas relações.”

Este cenário é mais grave quando se trata de reclamações dos condutores sobre uma multa que lhes foi passada, direito este que lhes assiste segundo a lei vigente, remetendo directamente ao INAV. Todavia, os prazos de remissão das cartas e autos vencem sem que os agentes de trânsito tenham remetido ao Comando da PRM-Cidade, Departamento da PT, para de seguida canalizar-se ao INAV.

Este tipo de processos acaba desaguando no tribunal e conseqüente notificação do juiz, acompanhada pela multa transitada em julgada, mas que, após apresentação por parte do condutor da nota de reclamação da multa ao INAV, acaba por determinar que a pena passada pelo tribunal não faça fé em juízo.

Esquadra e Postos Policiais da PT de Maputo

O Departamento de Trânsito da Cidade de Maputo possui uma esquadra e postos policiais para controlo de acidentes de viação e outras violações ao código de estradas em três hospitais da cidade de Maputo, nomeadamente, a 5ª esquadra no Hospital Central de Maputo (HCM) e postos policiais no Hospital Geral José Macamo (HGJM) e no Hospital Geral de Mavalane (HGM), respectivamente.

Estes locais apresentam níveis de corrupção bastante altos porque em caso de acidente simples ou grave, obrigatoriamente são conduzidos aos postos policiais para o levantamento do respectivo auto.

Os casos mais comuns verificam-se em acidentes do tipo choque entre carros em que, mesmo após entendimento entre as partes ou levantamento do auto e retenção dos documentos para posterior condução ao tribunal, os agentes de trânsito detêm um dos automobilistas e chantageiam-no para o pagamento de uma fiança para o poder soltar.

Outra actividade lucrativa nestes postos policiais reside nos acidentes do tipo atropelamento, em que mesmo nas situações em que o atropelamento resulta em ferimentos ligeiros e os automobilistas assumem a responsabilidade

médica e medicamentosa, também são sujeitos a detenções e a chantagens conducentes à extorsão em troca da sua liberdade.

Dado importante a reter, é que por essência estes postos policiais não possuem celas, o que contudo não impede estes agentes de deterem ilegalmente os automobilistas sob sua custódia. Os policiais corruptos dão largas à sua *capacidade inventiva* e transformam suas salas de comunicações ou vestuários em celas, enganando os incautos automobilistas.

Os casos em que são violados os artigos 46 (*habilitação dos condutores*) e 47 (*cartas de condução*) são também uma oportunidade para a corrupção compulsivamente induzida pelos agentes da PT. Com efeito, muitas vezes, quando interpelados no período nocturno, os condutores são *depositados* nas esquadras da polícia de protecção mais próxima (18ª esquadra para HGJM, 3ª esquadra para HCM e 12ª esquadra para HGM) até as 5 ou 6 horas, no sentido de forçar o automobilista a pagar uma fiança.

Os policiais corruptos fixam essa hora como *deadline* porque a partir das 07h30 as esquadras são sujeitas a uma vistoria dos detidos por parte de um oficial da Procuradoria da Cidade de Maputo.

Postos de Controlo da Polícia de Trânsito

Os postos de controlo da PT encontram-se nas entradas e saídas das grandes urbes e fiscalizam viaturas ligeiras, pesadas, transportes semi-colectivos e colectivos de longo curso, controlam o peso nas básculas, entre outros fins.

Na cidade de Maputo, o posto de controlo encontra-se no Km 14 (bairro do Zimpeto), no município da Matola também no quilómetro 14 (bairro da Matola-Rio), destacando-se também o km 45 no distrito de Marracuene.

São postos concorridos pelos agentes de trânsito e PP (Polícia de Protecção) devido ao volume de receitas próprias que se acumulam no local, provenientes das violações do artº 47 (cartas de condução de serviços públicos); artº 20 conjugado com o artº30 (iluminação deficiente) Lei 2/2003 de 21 de Janeiro (referente a obrigatoriedade do seguro civil automóvel); artº 29 do regulamento do código de estradas (peso bruto e lotação).

Estas infracções são as mais frequentes nestes postos de controlo porque são locais onde transitam viaturas de transporte de passageiros de curto e longo curso, sendo que a esmagadora maioria dos condutores não possui toda a documentação exigida para o efeito.

A concorrência a estes locais denominados *postos bancos* é forte, traduzindo-se numa luta titânica envolvendo PT e PP, embora estes últimos estejam munidos de armas do tipo AK-47 com a missão de proteger os agentes de trânsito ou reagir em caso de fuga ou reacção armada por parte dos automobilistas, bem como efectuar revistas a viaturas suspeitas.

Todavia, ao invés de garantirem a protecção dos agentes de trânsito e ou revistas às viaturas suspeitas, os mesmos

fazem-se passar por agentes de trânsito e interpelam os condutores, munidos de AK-47, exigindo cartas de condução e simulando a passagem de multas sem no entanto possuírem algum livro de aviso de multas.

Como consequência, estes postos de controlo ou mesmo os *road-blocks* (bloqueio de estrada dentro das cidades) e os próprios agentes da PP e PT tornam-se vulneráveis a qualquer reacção armada por parte de automobilistas suspeitos, pois não há nenhum dispositivo policial para efectuar a segurança dos agentes da PT bem como os da PP que revistam viaturas suspeitas.

O posto de controlo do Zimpeto, na Cidade de Maputo, produz receitas para o tesouro do Departamento de Trânsito da cidade muito aquém das expectativas, contribuindo em menos de 20 por cento das receitas totais do respectivo departamento.

Tal percentagem de contribuição contradiz com o facto de não raras vezes os automobilistas serem sujeitos a multas pesadas de 10.000,00mt à 50 mil meticais quando se trata de falta de seguro automóvel ou condução de veículos de transporte de passageiros sem licença de condução para serviços públicos.

A conivência dos agentes postos de controlo para com as violações do código e regulamento de estradas para benefícios monetários próprios contribui muitas vezes para o índice de acidentes mortíferos nas estradas nacionais, que só ao longo de 2010 resultaram em cerca de 1400 mortos a nível nacional, segundo fonte do Departamento de Trânsito.

Este *deixa-passar por dá cá aquele fresco* tem maior incidência nas viaturas pesadas (camionetas) com sinais de iluminação deficientes; no excesso de lotação de passageiros e falta de licença de serviços públicos, resultando em acidentes do tipo choque entre carros por deficiente iluminação das luzes e reflectores vermelhos e amarelos na parte traseira visíveis a 100m¹ por parte de muitas das camionetas de longo curso, principalmente os veículos de transporte de carvão, madeira e gado.

“Os níveis de corrupção nestas actividades de detecção de álcool são mais elevados na cidade de Maputo, onde em média o INAV aponta para cerca de 35 cartas por dia (sexta, sábado e domingo) apreendidas nos road-blocks. No entanto, são remetidas semanalmente menos de 50 cartas em média. .”

Estado de embriaguês e uso de alcoolímetros

Esta medida de fiscalização prevista no Decreto 39/99, de 23 de Junho, constitui outro dos maiores focos de corrupção a nível da PT. Para esta fiscalização usa-se um

¹ Artº 20 conjugado com o artº30 do código de estrada.

instrumento destinado a medir a taxa de álcool no ar expirado, incluindo o balão denominado *Alcoolímetro*.

A análise do nível de álcool pode ser qualitativa mediante um instrumento destinado a indicar o grau de alcoolemia do condutor e também pode ser quantitativa a partir do alcoolímetro quantitativo, que é o instrumento destinado a produzir a prova do grau de alcoolemia.

Estes instrumentos detectam o nível de álcool a partir do ar expirado (TAE- taxa de álcool no ar expirado) ou também no teste inspirado, a partir do exame de sangue (TAS- taxa de álcool no sangue).

Para o primeiro teste, o álcool não pode superar 0,0 mg/l para os condutores de transporte público e 0,3mg/l para os demais condutores. No segundo teste, muitas vezes realizado na impossibilidade de realização do teste de ar expirado (por razões de saúde ou mesmo de prova quando o condutor não concorde com os resultados do ar expirado), a percentagem de álcool não pode superar os 0,6mg/l.

“Apenas 4 casos, nos últimos dois anos, das várias denúncias de corrupção por parte dos condutores, é que viram o seu desfecho, e o mais escandaloso é que nesses casos as quantias de extorsão não superaram os 200,00mt – sim, duzentos meticais! Quantias absolutamente irrisórias!!!”

Esta é uma actividade de fiscalização que normalmente é levada a cabo aos fins-de-semana, em conjunto por PT, INAV e ANE (Administração Nacional de Estradas) e constitui na actualidade a actividade mais temida pelos condutores devido a gravidade das penalizações, que variam de 1 ano à inibição definitiva segundo a incidência e reincidência da infracção.

O binómio maior risco - maior benefício (o que também pode dar maior prejuízo) é assumido, de ambos os lados, quase que em *concordata* como uma oportunidade de ouro para a corrupção: os agentes da PT vislumbram rendimentos-extra e os condutores prevaricadores (que conduzem sob efeito de álcool) vêem-se na contingência de desembolsar algum e manterem-se impunes.

Os níveis de corrupção nestas actividades de detecção de álcool são mais elevados na cidade de Maputo, onde em média o INAV aponta para cerca de 35 cartas por dia (sexta, sábado e domingo) apreendidas nos *road-blocks*. No entanto, são remetidas semanalmente menos de 50 cartas em média.

O processo inicia às sexta-feiras e decorre até o domingo à noite e, depois de finalizadas todas as inspecções, elabora-se uma lista final das cartas apreendidas para serem enviadas ao INAV na segunda-feira às 08horas.

O facto é que os agentes de trânsito corruptos *informam* aos condutores para se dirigirem entre às 7h e 7h30 para o Comando da Cidade, a fim de *regularizarem* a sua situação antes de se enviarem seus processos ao INAV.

Posto isto, os condutores deslocam-se até ao Comando onde são desenvolvidos acordos ilícitos e são retirados os nomes dos condutores da lista, sendo enviadas listas com 11 a 35 nomes apenas.

Quando questionados, os agentes de trânsito alegam que foram orientações superiores ou simplesmente não respondem às cartas enviadas pela ANE e INAV questionando os motivos da retirada de um determinado número de cartas sem justificação aparente.

Como consequência, mensalmente pelo menos 4 a 6 condutores são detectados pelo INAV requisitando a segunda via da sua carta de condução ou requisitando a alteração da carta de condução para a actual vigente, quando os seus nomes e números das cartas constam da lista das inibidas.

Outra forma de corrupção, nesta actividade de fiscalização de detecção de álcool por parte dos agentes de trânsito, circunscreve-se à atribuição de talões de condução provisória por uma outra infracção prevista no artº 61 do código de estradas, para os condutores inibidos por consumo excessivo de álcool por 48h. Cúmplices destes esquemas de corrupção, acto contínuo estes condutores prevaricadores deslocam-se logo de seguida ao Comando da Cidade e lá obtêm talões de condução provisória estendidos para períodos de 30, 90 a 180 dias.

A equipa de investigação do CIP apurou que existe uma tabela clandestina, com um tarifário que varia entre 1000 a 5000mt por cada *classe* de talão de condução provisória. Como resultado, são novamente apreendidos por semana talões de condução provisória duvidosos, cujos detentores têm seus nomes alistados entre os condutores inibidos.

Em reacção, o diligente INAV envia um documento para o Departamento da Cidade da PT para diligências e esclarecimento, mas, no alto do seu poder e *imunidades* os agentes e oficiais da PT respondem que nada consta de seus processos contra tais condutores autuados.

No alto da sua arrogância, sendo a PT a entidade que emite tais talões e que responde aos pedidos de esclarecimento como se nada constasse, fica liminarmente condicionado qualquer tipo de investigação por parte do INAV.

A cadeia de valor da corrupção na PT

A nossa investigação conduz-nos à constatação de que há um elevado nível de cumplicidade, colaboracionismo e coordenação entre as patentes mais altas da PT e a base que se faz a rua. Um indício disso: apenas 4 casos, nos últimos dois anos, das várias denúncias de corrupção por parte dos condutores, é que viram o seu desfecho, e o mais escandaloso é que nesses casos as quantias de extorsão não superaram os 200,00mt – sim, duzentos meticais! Quantias absolutamente irrisórias!!!

A nível do Município da Matola, o número de condutores inspeccionados é muito menor em relação a Maputo, contudo regista um maior número de cartas apreendidas.

“A nível do Município da Matola, o número de condutores inspeccionados é muito menor em relação a Maputo, contudo regista um maior número de cartas apreendidas. Aqui os índices de retirada das cartas é menor em relação à Cidade de Maputo porque as listas dos condutores cujas cartas foram apreendidas são partilhadas entre os oficiais do INAV e os agentes da PT. ”

Aqui os índices de retirada das cartas é menor em relação à Cidade de Maputo, isto porque as listas dos condutores cujas cartas foram apreendidas são partilhadas entre os oficiais do INAV e os agentes da PT.

O que se verifica, porém, é que os condutores são também atraídos para o Comando Provincial de Maputo entre as 7h às 7h30, e de lá são retiradas algumas cartas em número menor que em Maputo. Tamanho descaramento na retirada das cartas apreendidas: algumas chefias da PT ao nível da Matola assinam defronte do nome constante na lista e em alguns casos as cartas são retiradas sem nenhuma justificação aparente.

Semanalmente, apurámos, são retiradas em média 2 a 4 cartas sem justificação e sem esclarecimento, sendo enviadas em média 64 cartas por mês.

A corrupção, neste sector, apropria-se devidamente do conceito *cadeia de valor*: estende-se ao Tribunal de Trânsito, onde os oficiais de diligência do tribunal notificam os ofendidos e apresentam a ordem de pagamento do tribunal que normalmente é o dobro da multa passada na via pública, acrescidas as custas judiciais e outras taxas.

Nestas situações, os oficiais negoceiam uma quantia inferior à determinada pelo tribunal, igual ou inferior à multa passada na via pública e alegam ao Juiz que o visado não foi localizado porque a residência não condiz com a patente no auto, quer por nomadismo ou por falsificação da residência e local de trabalho.

A guerra dos *road-blocks*

A rentabilidade ilícita da PT influencia negativamente quer na segurança rodoviária, quer na ordem e segurança públicas. Na segurança rodoviária, gera permissividade de circulação de viaturas sem as condições exigidas e condutores não-habilitados ou de tendência desviante e de difícil correcção em troca de alguns dividendos (condutores não encartados, condutores com cartas apreendidas por excesso de consumo de álcool) – o que concorre para danos materiais e luto nas estradas.

No que concerne a ordem e segurança públicas, a renda ilícita extra que os agentes de trânsito auferem na via

pública contagiou à Polícia de Protecção (PP), facto que resulta na abstenção parcial na prevenção do crime na via pública por parte desta força. Os agentes da PP passam a privilegiar a sua actividade à fiscalização rodoviária, mormente em *road-blocks*.

A nossa investigação apurou que este fenómeno verifica-se desde as esquadras até aos comandos provinciais, em que as patrulhas apeadas das esquadras alocam-se exclusivamente em zonas onde há propensão para contravenções tais como ruas de sentido único, entroncamentos de proibição de inversão do sentido da marcha (cruzamento da Av. Vladimir Lênine e Marien Ngouabi; entroncamento das avenidas Eduardo Mondlane e Julius Nyerere), constituindo até *road-blocks* clandestinos, onde dois a quatro agentes da PP munidos de lanternas interceptam viaturas e exercem actividades de um agente da PT.

As patrulhas auto também observam a mesma conduta, posicionando-se em vias onde normalmente ocorrem contravenções ou formam o seu próprio *road-block*, em detrimento de zonas propensas à ocorrência de crime.

Muitas vezes, os míseros 15 litros de combustível diários que o Comando da Cidade abastece escasseiam e os próprios agentes da patrulha auto contribuem para o seu abastecimento, na crença de que durante as actividades de trânsito nocturnas trarão o devido do seu *investimento*.

Este cenário de contágio da PT para com as outras forças encontra justificação apenas na renda ilícita exacerbada que os agentes da PT auferem, pois a base salarial é a mesma, mas o nível de vida de um agente da PT com a patente de Guarda da Polícia chega a superar o nível de vida de oficiais subalternos da PP. Esta análise é comprovada mesmo nos *road-blocks*, onde os agentes da PP e FIR (Força de Intervenção Rápida) são alocados a partir do carro patrulha e os agentes da PT deslocam-se nas suas próprias viaturas.

O desnível de renda entre agentes da PT e da PP é tão acentuado que a transferência horizontal de um agente da PT para PP é tida como despromoção, causando mau estar no seio do agente, e o contrário é visto como promoção. Tal facto concorre para subornos internos da base sobre as chefias da PT para a sua manutenção na força ou em determinados postos fixos de controlo (como de Zimpeto e Matola-Rio) de modo a não baixar significativamente a *renda* mensal.

Naturalmente, na PP há uma forte pressão no sentido de

“O desnível de renda entre agentes da PT e da PP é tão acentuado que a transferência horizontal de um agente da PT para PP é tida como despromoção (...) e o contrário é visto como promoção, facto este que concorre para subornos internos da base sobre as chefias da PT para a sua manutenção na força ou em determinados postos fixos de controlo (como de Zimpeto e Matola-Rio) de modo a não baixar significativamente a renda mensal. ”

se ser incorporado na PT, na perspectiva de se aumentar a sua renda mensal de forma ilícita.

Torna-se, perante, esta *cadeia de valor* da corrupção na PT, ingrato, inglório e hercúleo combater a corrupção sem a devida purificação das fileiras, de alto a baixo, sem melhoria de condições de trabalho e de vida dos agentes, moralização da corporação e premiação dos agentes exemplares e incorruptíveis.

Novo Código: mais punição... e a corrupção?

Entretanto, ao invés de incidir de atacar a corrupção, o novo Código de Estrada aprovado em Janeiro pelo Governo e que deverá entrar em vigor, ainda este ano, parece fazer vista grossa a este mal instalado na PT e concorre para a criação de mais oportunidades de corrupção.

É que o novo código, que deverá entrar em vigor no segundo semestre deste ano, prevê penas severas para os automobilistas infractores, incluindo a pena de prisão para os que excederem a velocidade.

Não sendo propriamente errada a medida, em termos práticos ela se converte em mais um incentivo à corrupção, pois não procura combater a relação promíscua entre infractor e agente da polícia de trânsito, em vezes várias este último aproveita-se de penas ou multas severas para elevar os seus rendimentos ilícitos resultantes da

chantagem, extorsão ou “troca de favores” (*pagas e eu deixo passar*).

Aprovado em Janeiro pelo Conselho de Ministros, o novo Código estabelece que a velocidade máxima dos veículos ligeiros fora das localidades passa para 120 quilómetros por hora, contra os actuais 80 quilómetros.

O automobilista que exceder a velocidade aceite por lei será punido com multas que vão até oito mil meticais (254 dólares americanos). Quando a velocidade for duas vezes mais do que a permitida por lei, as penas aplicadas variam entre 3 dias e 3 meses de prisão.

Além do álcool, o novo código também proíbe o consumo de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas. A multa pelo uso de estupefacientes pode atingir os dois mil meticais. Por outro lado, a multa para quem consumir mais de 0,71 miligramas de álcool pode chegar a cinco mil meticais, para além de dar direito a uma pena de prisão de até seis meses e proibição de conduzir durante um ano.

Esta investigação do CIP elucida em como a gravidade ou o agravamento das sanções constitui mais uma oportunidade para elevação ou sofisticação dos níveis de corrupção, seja ela promovida pela infractor ou estimulada pelo agente da PT.

O novo código de estrada devia procurar combater e não incentivar à corrupção, pois é esta que cria um clima de impunidade e conduz ao agravamento da sinistralidade rodoviária.

É urgente e necessária a aprovação do “pacote” legal anti-corrupção

Por Baltazar Fael

A recente inauguração de dois edifícios, um para o funcionamento da Procuradoria-Geral da República e outro para o Gabinete Central de Combate à Corrupção (GCCC), representa um esforço do Governo moçambicano visando dotar as instituições de administração da justiça de meios materiais para levarem a cabo as suas actividades com dignidade.

No que tange ao edifício onde vai funcionar o GCCC, durante a cerimónia de inauguração, o Presidente da República (PR) vincou a necessidade desta nova infraestrutura dever tornar-se numa mais valia no processo do combate à corrupção. A causa do combate à corrupção vem sendo uma das bandeiras do PR desde que assumiu o cargo em 2004, e no mandato actual a mesma voltou a ser replicada como um dos principais objectivos constantes do seu manifesto eleitoral.

O combate à corrupção deve ser levado a cabo de forma holística

A par do apetrechamento infraestrutural do GCCC é mister analisar outros aspectos, que conjugados com este contribuem para que se alcancem sucessos nas acções que vêm sendo levadas a cabo, atendendo que a sua dinamização e alcance de resultados satisfatórios depende também da dotação do Gabinete de instrumentos legais de suporte para as acções a serem desenvolvidas, visando o cumprimento do seu desiderato.

É por isso imperioso que tais acções não aconteçam de forma isolada, mas devem operar de forma conjugada (e nalguns casos paralela), como acontece com a reforma do pacote legal anti-corrupção em curso (que compreende um conjunto de propostas de lei já elaboradas).

O GCCC, sem instrumentos legais eficazes e aprovados pelos órgãos competentes, dificilmente alcançará os seus objectivos, atendendo que só poderá agir institucionalmente se dispor de meios para legitimar as suas acções sem incorrer na violação dos direitos dos acusados, na perseguição e punição dos agentes dos crimes de corrupção e conexos.

A actuação do GCCC como instituição vocacionada na prevenção e punição dos crimes de corrupção e conexos deve por isso ter, como balizas que a limitem, um conjunto de legislação que tem de ser necessariamente eficaz e que deve ser o princípio e o fim do seu “modus operandi”, como garantia de uma boa prossecução penal, até ao seu final.

Em que se cinge a revisão do “pacote” legal anti-corrupção

No processo conducente a reforma da legislação anti-corrupção em curso, foram produzidas várias propostas de lei antecedidas por consultas públicas, visando colher a sensibilidade dos vários segmentos da sociedade. No lapso do tempo que ainda corre, as propostas de lei foram submetidas ao Governo através do Ministério da Justiça, idas da Unidade Técnica da Reforma Legal (UTREL)¹. Após a sua análise ao nível do Conselho de Ministros e feitas as devidas intervenções as propostas constantes do pacote legal anti-corrupção deverão seguir para a Assembleia da República (AR) para que esta se pronuncie sobre a sua aprovação.

As propostas de lei constantes do pacote legal anti-corrupção e já enviadas a apreciação do Conselho de ministros, incluem, designadamente:

- **Proposta de Lei dos Crimes contra a Corrupção e Conexos**, onde se propõe a criminalização de práticas conexas ao crime de corrupção, como: o enriquecimento ilícito e o tráfico de influências e outras que não são consideradas como criminais no ordenamento jurídico-criminal moçambicano; o peculato (desvio de fundos e bens do Estado), abuso de cargo ou função, fraude não consideradas como crimes conexos ao de corrupção e por isso fora das competências de investigação do GCCC;
- **proposta de Lei Orgânica do Ministério Público**, que visa de entre outras matérias conferir competências de acusação aos magistrados em actividade no GCCC e outras ferramentas modernas de investigação de crimes de corrupção e conexos, atendendo à complexidade da sua investigação e dificuldades de coligir (colher, buscar provas indiciárias) elementos probatórios.
- **propostas de Lei sobre as Normas de Conduta dos Titulares de Cargos Políticos e Públicos**, (que se

pretende venha a englobar normas sobre conflito de interesses e declaração de bens);

- **proposta de Lei sobre a Protecção das Vítimas, Denunciantes, Testemunhas e outros Sujeitos Processuais**, (no sentido de conferir uma protecção generalizada que abranja para além dos denunciantes e testemunhas de crimes de corrupção e conexos, as vítimas e os demais sujeitos intervenientes no processo e que necessitem de protecção uma vez preenchidos os critérios legais para o efeito – e que tais normas sejam extensivas a outros tipos legais de crimes).

Trata-se de uma reforma de fundamental importância e que reveste carácter de urgência, atendendo ao grau de insucesso na mitigação da ocorrência de casos de corrupção (principalmente dos casos doutrinariamente conhecidos como de grande corrupção) que vêm sendo observados.

Por que é urgente a reforma e implementação da legislação anti-corrupção?

Neste momento decorre o processo visando a elaboração do PARP (2011-2014). Este processo tem como pressupostos básicos (objectivos) a serem seguidos, os seguintes:

1. **Aumento da produção e Produtividade agrária e pesqueira;**
2. **Promoção do emprego;**
3. **Desenvolvimento humano social.**

Segundo os objectivos traçados, o combate à corrupção continua a ser uma forte prioridade do Governo para o presente mandato, visando assegurar um bom ambiente de negócios, o fortalecimento da credibilidade das instituições públicas e a atracção de investimentos.

Neste prisma, é dado particular enfoque e prioridade à revisão da legislação anti-corrupção como uma das formas de alcançar os objectivos maiores, que nortearão a elaboração do PARP.

Se tomarmos em conta que a implementação do Plano Quinquenal do Governo (PQG) já decorre há mais de um ano e que o PARP vai na melhor das expectativas cobrir 4 anos, então é urgente que a actividade do Governo e do Parlamento visando reformar a legislação acompanhe este processo. Ou seja, é impõe-se que a reforma da legislação decorra de forma paralela à elaboração do PARP que termina (segundo o novo calendário) em Março de 2011, no sentido de que os objectivos traçados possam ser alcançados no presente mandato e que o início da implementação do PARP coincida com a aprovação do pacote legal anti-corrupção.

O Governo deve aproveitar o processo do PARP para assumir que não está a usar mais um chavão para entreter a sociedade e no final concluir-se que, de facto, o que se produziu foi um nado morto. O pacote legal já foi concluído, cabendo neste momento ao Governo decidir se

¹ A UTREL foi criada pelo Decreto n.º 22/2002, de 27 de Agosto como órgão técnico permanente de execução corrente do programa da reforma legal e subordinado à Comissão Interministerial da Reforma Legal – CIREL.

avança decisivamente com o processo visando aprovação destes instrumentos ou permanece no marasmo em que tem sido a produção legislativa, quando verse sobre matérias de semelhante índole.

O parlamento também deve estar na dianteira do processo. Aquando da realização da jornadas parlamentares em Dezembro de 2010, sob o tema “O Papel do Parlamento no Combate à corrupção”, a UTREL chamou atenção para a necessidade de, na altura em que o dossier sobre a legislação anti-corrupção escalar a Assembleia da República (AR), esta dever se posicionar e agir com responsabilidade e celeridade visando a aprovação destes instrumentos legais, ao que foi anuído pelos parlamentares.

Isto significa que os compromissos devem passar a actos concretos por parte dos dois órgãos de soberania importantes na análise (no acto do debate) e aprovação do pacote legal anti-corrupção, designadamente o Governo como proponente e a AR como órgão que tem a missão de aprovar este conjunto de leis.

Melhoria das infra-estruturas do GCCC é só mais um passo

A melhoria das infraestruturas para o funcionamento do GCCC é um passo importante, mas não definitivo e nem decisivo para conferir eficiência a sua actuação, visando o alcance dos seus objectivos.

É também importante que o quadro-legal anti-corrupção seja eficaz, e para tal deve ser tomado em atenção o prescrito nos diplomas legais internacionais sobre a matéria que foram ratificados por Moçambique e os avanços em matéria processual seguidos nos países que

têm alcançado sucessos na mitigação da ocorrência de casos de corrupção.

A cooperação internacional na matéria (prevista nas convenções internacionais anti-corrupção ratificadas por Moçambique) é também de fundamental importância (e deve constar do futuro pacote legal anti-corrupção), se tomarmos em atenção que têm vindo a ser denunciados casos de corrupção em Moçambique, com suspeitas de envolvimento de empresas estrangeiras e funcionários públicos moçambicanos nas grandes concessões que o Estado faz.

Não se duvida que a corrupção tem assumido características de crime organizado transnacional, e os casos que vêm acontecendo em Moçambique (os casos denunciados foram no sector de estradas e na concessão de explorações de tabaco em Tete) assim o demonstram, e por tal motivo o país não se pode considerar imune a tais práticas. Sendo assim, é de suma importância que seja aprovado o pacote legal anti-corrupção, dotando o gabinete de um quadro legal que permita a perseguição e punição eficaz dos agentes dos crimes de corrupção no território nacional e além fronteiras, para onde muitas vezes se refugiam e enviam os activos ilicitamente retirados do erário público.

No entanto, a intervenção política no processo (ao nível do Governo e dos partidos políticos) não pode significar interferência no sentido de aprovar um pacote legal anti-corrupção conveniente para alguns e que sirva os interesses da classe política. Deve ser um processo de produção e reforma legislativa despido de intenções secundárias e ter o seu enfoque centrado na causa do combate à corrupção. Com tal aprovação, o Estado moçambicano estaria a demonstrar com sinais claros e inequívocos a sua vontade política e compromisso de combater a corrupção através de actos concretos.



Ficha Técnica | Director: Marcelo Mosse | Director de Pesquisa: Adriano Nuvunga | Editor: Milton Machel | Contribuintes: Baltazar Fael | Design e Layout: NP | Edição: CIP - Centro de Integridade Pública | Endereço: Rua Frente de Libertação de Moçambique (ex-Pereira do Lago), 354 r/c, Tel.: (+258) 21 492 335, Fax: (+258) 21 492 340 | Caixa Postal: 3266 | Cel.: (+258) 82 301 6391 | Maputo - Moçambique | e-mail: cip@cip.org.mz | website: www.cip.org.mz | Facebook: <http://www.facebook.com/Centro-de-Integridade-Publica-CIP/> | Twitter: <http://www.twitter.com/CIPMoz> | Registo nº 020/GABINFO-DEC/2007