

## Corrupção: a causa oculta dos acidentes de viação

*Por: Borges Nhamire e Lázaro Mabunda*

A sinistralidade rodoviária tem vindo a subir e com consequências dramáticas no país. Anualmente são registados, em média, quatro mil acidentes de viação, resultando em mais de duas mil vítimas, entre mortos e feridos graves. De acordo com a Organização Mundial da Saúde a sinistralidade rodoviária representa um custo de 90 milhões de dólares. O Governo aponta o factor humano – excesso de velocidade, ultrapassagens irregulares, condução em estado de embriaguez – como sendo o principal factor de crescimento dos índices de sinistralidade nos últimos dias e ignora, completamente, um factor importante na equação: a corrupção nas instituições de regulação e fiscalização rodoviária.

O Centro de Integridade Pública (CIP) desenvolveu uma pesquisa no âmbito do programa de Jornalismo investigativo que mostra que a corrupção na Polícia, no INATTER, nas escolas de condução, nos centros de exames médicos, na Polícia Municipal e nos centros de inspeções de veículos é um dos factores principais da sinistralidade rodoviária no país. Como? É o que o texto demonstra.

### *Mapeamento do problema*

O debate sobre os factores ou causas dos acidentes de viação é antigo. Em Moçambique, embora também não seja novo, o debate volta a reacender em consequência da onda de sinistros cada vez mais frequentes e violentos. A par do que sucede no mundo, em Moçambique, os acidentes de viação constituem um grande problema social e económico, ceifando milhares

de vidas por ano e destruindo bens públicos e privados de elevado valor económico.

Dados da Organização Mundial de Saúde - OMS - (2008) apontam que, actualmente, a sinistralidade representa 2.2% das causas da mortalidade no mundo, situando-se na 9ª posição. Diariamente, morrem cerca de 3 200 pessoas em acidentes rodoviários, o que perfaz um total de 1.2 milhão de vítimas mortais por ano em todo o mundo. Até 2030, os acidentes de viação ocuparão a 5ª posição (3.6%) no ranking das principais causas da mortalidade no mundo, superando, por exemplo, o SIDA, a tuberculose, e a cardiopatia hipertensiva.

Em Moçambique, as estatísticas consolidadas de acidentes de viação nos últimos 14 anos (de 1999 a 2012) revelam que foram registados 68 913 acidentes que tiraram a vida a 18 938 pessoas e feriram gravemente 43 57.

Não existe, porém, uma fórmula objectiva de cálculo dos custos económicos de acidentes de viação em Moçambique mas, segundo o INATTER, o país encaixa-se no perfil de países que, segundo estimativa da Organização Mundial de Saúde, perdem, anualmente, cerca de 90 milhões de dólares norte-americanos como consequência de acidentes. Esta estimativa abrange danos materiais e perdas humanas resultantes dos acidentes. É por isso pertinente e urgente uma discussão abrangente sobre os acidentes de viação e que foca todas as causas para que as soluções de mitigação possam ir ao encontro dos problemas reais.



### *Ocultação da corrupção no debate público sobre a sinistralidade rodoviária*

O debate sobre a segurança rodoviária, sobretudo sobre os acidentes de viação, no nosso país, aponta muito o factor humano como sendo o principal responsável pelas altas taxas de sinistralidade. Particularmente, as autoridades governamentais e policiais, entre outras, apontam como principais factores de sinistralidade os seguintes: desrespeito das regras de trânsito por parte dos peões e condutores, excesso de velocidade, ultrapassagens irregulares, condução em estado de embriaguez, má circulação e travessia

de peões, deficiência mecânica dos veículos, deficiente sinalização das vias públicas e transporte de passageiros em automóveis inadequados para o efeito.

Como se pode notar, neste leque de causas de acidentes de viação não se inclui o factor corrupção.

Com efeito, o Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC) iniciou um inquérito *online* desde 31 de Outubro de 2008, na sua página web, cuja questão principal é “na sua opinião qual é a maior causa dos acidentes nas estradas”. Nas opções de resposta dadas pelo Ministério não consta a corrupção como um dos factores.

As opções colocadas pelo MTC como causas dos acidentes são, e por ordem, as seguintes:

- Mau estado das vias acesso
- Mau estado das viaturas
- Fraca sinalização das vias de acesso
- Condução em estado de embriaguez
- Não faço a menor ideia

É neste contexto que todo o debate sobre a sinistralidade rodoviária em Moçambique ignora, completamente, a corrupção institucionalizada nas entidades responsáveis pela formação, regulação, fiscalização, tais como escolas de condução, Instituto Nacional de Transportes Terrestres (INATTER), Polícia de Trânsito, Polícia Municipal, Ministério da Saúde e as instituições vocacionadas para a inspecção de viaturas.

Por exemplo, a corrupção nas escolas de condução permite que determinadas pessoas sejam habilitadas a conduzir sem terem passado pelas escolas de condução; a corrupção nos centros de saúde permite que pessoas inaptas obtenham certificados de exames médicos que as dão como aptas para conduzir, quando não o são.

---

O mesmo acontece em relação ao efeito do mesmo fenómeno no INATTER, onde a adulteração do conteúdo das cartas de condução e dos exames inspectivos de viaturas permite que condutores inabilitados conduzam com cartas de condução falsas.

Nas instituições de inspecção de viaturas, a corrupção permite que viaturas em más condições mecânicas, circulem pelas vias públicas, sem que a polícia lhes responsabilize criminalmente pela infracção.

Nas próximas páginas demonstramos como a corrupção actua em cada área/instituição e como esta se reflecte nos acidentes de viação.

### *Negócio da adulteração do conteúdo das cartas de condução*

Uma das formas mais bem conhecidas de corrupção no sector dos transportes é a adulteração do conteúdo das cartas de condução. Trata-se de actos que ocorrem no Instituto Nacional dos Transportes Terrestres, envolvendo alguns funcionários daquela instituição e motoristas de transportes públicos de passageiros – os chapeiros.

O processo, conforme apuramos durante a investigação, consiste no pagamento de subornos, pelos condutores dos transportes públicos, aos funcionários do INATTER para a mudança de categoria do condutor (averbamento), geralmente de uma categoria inferior para superior. A mudança mais frequente que se verifica é de averbamento de cartas de categoria de ligeiros e pesados para profissional e serviços públicos. Este averbamento habilita os condutores a fazer serviço remunerado, geralmente, o transporte público de passageiros.

“É curioso que miúdos de menos de 24 anos estejam habilitados a conduzir pessoas. Esses

motoristas ainda não têm maturidade suficiente para uma responsabilidade tão grande como conduzir pessoas”, afirmou Cassamo Lalá, director da Escola de Condução Internacional e membro da Associação das Escolas de Condução.

Os preços para a adulteração do conteúdo das cartas de condução variam entre 1500 a 3 mil meticais.

Recentemente, uma brigada mista da Polícia de Trânsito e fiscais do INATTER desencadeou uma operação de fiscalização relâmpago na cidade de Maputo. Dos 196 automobilistas fiscalizados apenas 19 estavam legais. Os restantes 177 apresentaram cartas de condução irregulares. Mais de metade das viaturas fiscalizadas não tinha licença para transportar passageiros.

De acordo com fontes da Polícia de Trânsito, este cenário é que faz com que muitos condutores de “chapas” fujam após o acidente da viação.

Esta situação perpetua-se porque a Polícia de Trânsito e a Polícia Municipal não detêm nem retêm, muito menos multam os motoristas ilegais. Em troca, os agentes das autoridades policiais recebem um mínimo de 50 MT e um máximo de 200 MT em função da gravidade da irregularidade.

A equipa do CIP percorreu cinco rotas de transportes públicos, nomeadamente, Baixa-Xiquelene (via Vladimir Lenine), Baixa-Xiquelene (via Acordos de Lusaka), Xiquelene-Costa do Sol, Baixa-Costa do Sol e Benfica-Baixa, e concluiu que, em cada uma destas rotas há, no mínimo, uma brigada da Polícia de Trânsito e Municipal. Os transportadores semi-colectivos são os mais fiscalizados, porém, a fiscalização policial não se reflecte no cumprimento das regras de trânsito.

---

## *Obter licença de condução sem nunca ter passado pela escola*

Uma outra forma de corrupção muito activa no sector dos transportes tem a ver com a obtenção fraudulenta da carta de condução. Indivíduos obtêm cartas de condução que os habilita a conduzir sem nunca terem passado por alguma escola de condução. O processo é simples. Uma chamada telefónica para uma escola de condução é suficiente para o efeito. O candidato a motorista apenas tem que pagar, além do valor normal estabelecido para todo o processo de instrução até à obtenção da carta. Os valores variam de 15 a 22 mil meticais, dependendo das escolas e das figuras envolvidas no esquema.

Este processo envolve, não só o candidato a condutor e as escolas de condução, como também funcionários do INATTER, afectos à secção de controlo de exames teóricos e práticos.

Diversos directores das escolas de condução entrevistados pelo CIP, alguns pediram anonimato, reconhecem este circuito de corrupção e acusam funcionários do INATTER e alguns dos seus instrutores como sendo os responsáveis pelo fenómeno.

“Eles (candidatos a condução) contactam as escolas de condução, pagam e dizem que não querem frequentar às aulas de condução porque não têm tempo. Esta escola presta-se a pedir os exames (teóricos). É esta escola que já tem circuito montado em que, na sala de exame, a pessoa senta-se e recebe o impresso onde deve preencher o nome para depois dar-lhes as respostas. Então, este candidato chega à sala de aula e limita-se a preencher o seu nome no impresso. O resto alguém preenche por ele. E o exame teórico desse candidato está feito. Está aprovado”.

Depois o esquema prossegue até ao exame prático. No exame da condução o processo funciona desta forma: um examinador tem sete a oito examinandos numa manhã. Quase todos os examinandos devem pagar uma “gorjeta” ao examinador, que varia de mil a dois mil meticais, dependendo da habilidade do candidato. O valor é entregue ao instrutor que, geralmente, acompanha o instruendo no exame. Por sua vez, o instrutor fica a partilhar o valor com o examinador. Em troca, o examinador faz vista grossa às inabilidades do condutor durante o exame. O importante é conseguir tirar o carro da praça onde iniciam os exames e trazê-lo de volta. As irregularidades que for a cometer durante o percurso do exame não são anotadas e o condutor é aprovado no exame prático.

Existe outra forma mais escandalosa, em que os candidatos não chegam a entrar na viatura para realizar o exame. De todos os candidatos, o examinador pega num e dá voltas com ele. Quando chega a vez daquele que pagou, este nem sequer entra no carro. O examinador pega no seu processo, coloca “aprovado”, junta com outros processos de examinandos e vai depositar na secretaria.

Sem ter feito o exame prático, o candidato a condutor consegue obter a carta de condução. O sistema permite que tal aconteça com naturalidade.

Para Lalá, há muitos condutores com cartas de condução sem terem passado pelas escolas de condução. Trata-se de pessoas que, tecnicamente, não estão preparadas para conduzir. Não sabem interpretar os sinais de trânsito e, como consequência, há acidentes que resultam desse desconhecimento (por exemplo, da regra de prioridade, da ultrapassagem, etc. Ademais, essas pessoas não aprenderam condução

defensiva, que é uma das partes mais importantes da condução..

Lalá diz que o conhecimento de condução defensiva iria reduzir drasticamente a sinistralidade nas estradas nacionais.

A solução para este problema passa pela reforma do sistema de condução e pela introdução do sistema de cadastro do condutor. Com o cadastro, sempre que um condutor é multado, ficará lá registado e, igualmente, estará registado o tipo de irregularidade que terá cometido, o que iria determinar a retirada da carta de condução ou a sua reciclagem para voltar a conduzir.

### *“Descobrimos que o nosso instrutor tinha examinador”*

- Cassamo Lalá, director da Escola de Condução Internacional

“Há bem pouco tempo, descobri que um instrutor da minha escola tinha sempre o mesmo examinador (INATTER). Durante cinco meses os seus alunos foram examinados pelo mesmo examinador. Quando nos apercebemos disso comunicamos à entidade responsável (INATTER) para procurar saber o que estava a acontecer. É estranho que os alunos de um instrutor calhem, durante cinco meses, sempre com o mesmo examinador.

Quando levantamos um processo disciplinar para apurarmos por que ele fazia isso, foi-lhe informado, no sector de exames, que nós tínhamos nos submetido uma carta a pedir esclarecimentos. Imediatamente, ele abandonou a nossa escola e acabamos por despedi-lo por faltas injustificadas.

Não sabemos o que a entidade que recebeu a nossa comunicação está a fazer para pôr cobro a esta situação.”

### *Certificado Médico de Aptidão Física: em Moçambique porquê são todos aptos?!*

Uma exigência legal imposta a quem se pretende candidatar a condutor ou à renovação da licença de condução é a apresentação de comprovativo de “aptidão física e psíquica compatível” com a licença para qual se candidata. Este comprovativo é apresentado em forma de “Certificado Médico” passado pelo Ministério da Saúde, através do Centro de Exames Médicos (CEM) ou centros de saúde equipados para o efeito.

Esta exigência pressupõe que só é licenciado a conduzir aquele cidadão cuja sanidade física e mental tenha sido legalmente comprovada, através de exames médicos. Mas, como sucede nas demais repartições públicas, a corrupção, nos centros de saúde, onde tal certidão é passada, faz com que todos os interessados obtenham certidão de aptidão física e psíquica, independentemente do seu estado. Basta pagar “gorjeta” aos funcionários dos centros de saúde que a certidão de aptidão física e psíquica é passada, e em tempo *record*.

### *A via da corrupção: rápida, eficaz barata e atendimento VIP*

Para testar o sistema, um pesquisador do Centro de Integridade Pública deslocou-se ao Centro de Saúde 1º de Maio, na cidade de Maputo, um dos que estão equipados para realizar exames médicos de aptidão física e psíquica.

Ao chegar ao Centro de Saúde 1º de Maio, uma mensagem sintomática chama a atenção. “Não tratamos atestados urgentes. As marcações e pagamentos são feitos na secretaria. Os atestados são adquiridos apenas na porta 22. As análises

são feitas no CHAEM [Centro de Exames Médicos]”. A mensagem está impressa em folha A4 e colada na porta de entrada do centro de saúde. Leva assinatura e carimbo da secretaria. Esta mensagem, que podia ser meramente informativa, denuncia que algo anda mal na emissão de atestados médicos.

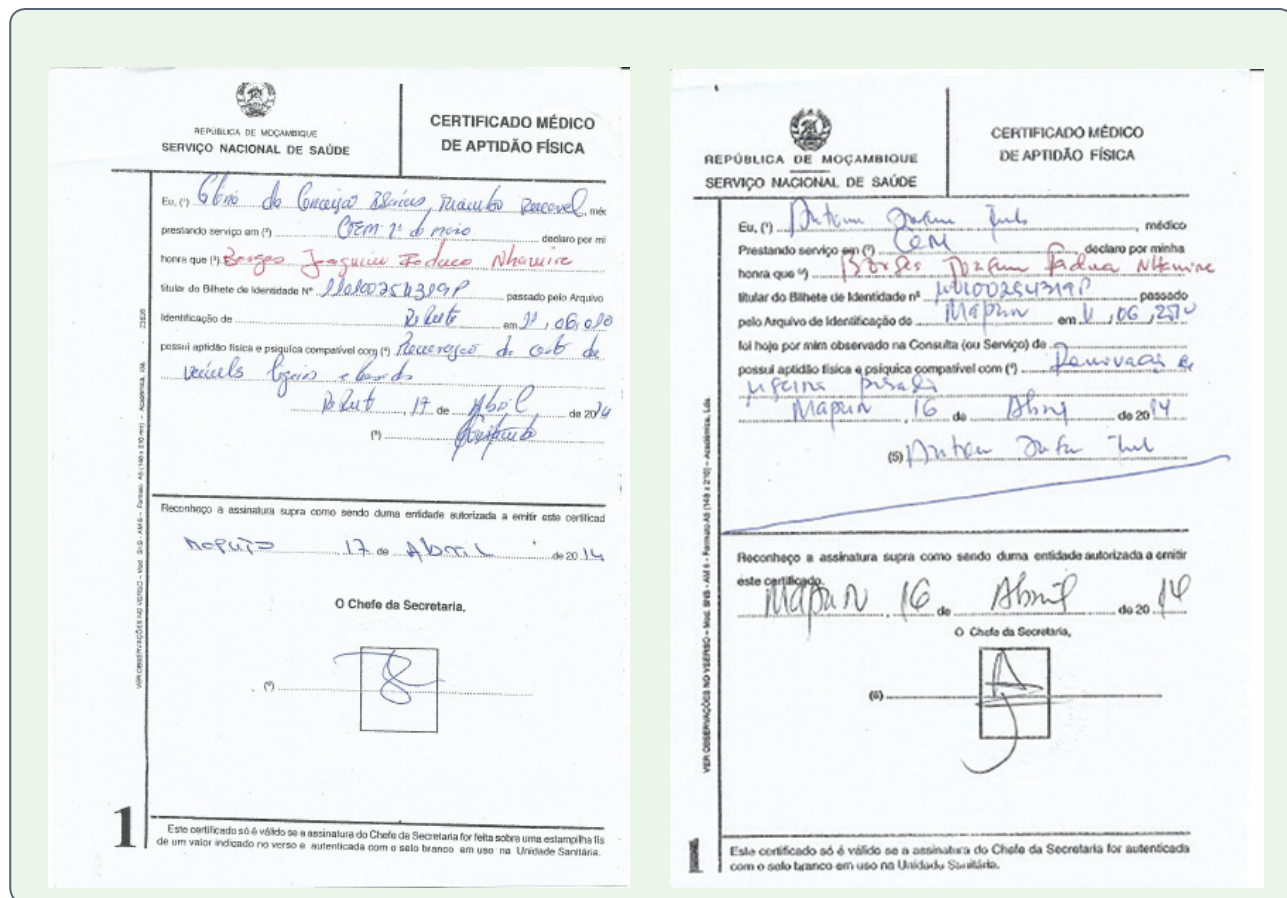
O pesquisador do CIP dirigiu-se à secretaria do centro de saúde, que fica no terceiro piso (local de difícil acesso). Informou que pretendia obter certidão de aptidão física para efeitos de renovação da carta de condução. A funcionária atendente explicou que o procedimento era alistar o nome numa folha A4 e retornar ao local 24 horas depois para ser submetido aos exames.

Depois de alistar o nome, a funcionária disse “amanhã ao meio dia dirija-se à porta 22 para efectuar exames. O seu nome estará lá. A porta 22 fica no rés-do-chão”.

Procurando localizar a “porta 22” no rés-do-chão, o pesquisador do CIP deslocou-se à recepção, que fica no mesmo piso, para perguntar onde fica. O funcionário que estava de serviço, prontificou-se a ajudar :

- Pretende tratar atestado médico
- Sim.
- Para que fim?
- Para renovação da carta de condução.
- Bom, devias ir à secretaria se alistar para voltar amanhã. Mas imagino que tens muita coisa para fazer amanhã. Eu posso te ajudar, desde que não precise de recibo.
- Como poderá me ajudar?
- Dá-me o teu B.I e diga que tipo de carta vai renovar, eu trago já o atestado para si.

Cumpridos os requisitos, em menos de 10 minutos o funcionário estava de volta com o atestado num “envelope médico para processo clínico”, entrega e diz, “são 200 meticais”.



---

Em menos de 15 minutos estava todo o processo concluído e ainda com o atestado dentro de um envelope a que aqueles que optam por seguir os procedimentos normais e lícitos não têm acesso.

“Este certificado só é valido se a assinatura do Chefe da Secretaria for autenticada com o selo branco em uso na Unidade Sanitária”, consta de todos os certificados de aptidão. Aquele, obtido em apenas 15 minutos, preenchia todos estes requisitos. (ver figura 03 e 04)

### *Via lícita: lenta, cara e excesso de burocracia*

No dia seguinte, conforme estava marcado, o pesquisador do CIP retornou ao Centro de Saúde 1º do Maio para efectuar exames e obter o atestado médico verdadeiro. Quando chegou ao local, a primeira dificuldade que enfrentou é que a técnica de saúde responsável pelos exames não estava na sala e do lado de fora uma fila de dezenas de pessoas aguardava pela realização dos exames. Após meia hora de espera, a técnica de saúde retornou e, uma hora depois de ter chegado ao local conseguiu, finalmente, realizar os exames e receber o certificado de aptidão física e psíquica, verdadeiro.

Da sala do médico, o certificado é emitido sem carimbo nem assinatura e o interessado é que deve levá-lo à secretaria para obter a assinatura do chefe da secretaria e o carimbo de autenticação. Este processo dura, pelo menos, 15 minutos, porém, no dia 17 de Abril de 2013, quando o pesquisador do CIP chegou à secretaria, a funcionária responsável pela assinatura havia se ausentado. Depois de uma espera de meia hora, uma das colegas da secretaria predispôs-se a assinar ela o atestado e carimbar, mas só se o utente dispensasse o recibo de pagamento.

Muitos outros utentes que estavam na fila aceitaram a condição e os seus certificados foram assinados e carimbados e retiraram-se do local. Ficou à espera o pesquisador do CIP que não dispensava o recibo. Cerca de uma hora após ter chegado à secretaria, a funcionária responsável pela assinatura chega, assina o certificado, carimba e passa o recibo. Cerca de duas horas e meia após ter chegado ao centro de saúde, e 24 horas depois de ter iniciado o processo normal, o pesquisador do CIP obtinha o certificado legal. Custou 270 meticais.

Uma breve avaliação do tempo e procedimentos necessários para obter um certificado médico de aptidão física normal mostra que o documento legal leva mais tempo para ser emitido (24 horas), é mais caro (270 meticais) e o utente gasta mais tempo (duas horas) à espera de ser atendido, tanto na sala do médico, como na secretaria.

Enquanto isso, para obter certificado médico de aptidão física por vias ilícitas, são apenas necessários 15 minutos, levanta-se o atestado no mesmo dia e, ainda, paga-se mais barato (200,00 Mts).

No fim, os dois atestados são meramente iguais e servem para a mesma finalidade. Não há riscos do falso ser rejeitado na escola de condução ou no Instituto Nacional dos Transportes Terrestres (INATTER), por desconfiança de falsidade.

### *Porque é que são todos aptos?*

Quase todos os cidadãos que recorrem ao Centro de Exames Médicos e aos centros de saúde devidamente preparados para o efeito, a fim efectuar exames de aptidão física para efeitos de obtenção ou renovação de carta de condução, são declarados aptos. Porquê?

O CIP solicitou ao Ministério da Saúde dados estatísticos referentes ao número de cidadãos submetidos a exames de aptidão física e psíquica para a obtenção ou renovação de carta de condução, nos últimos anos. Os dados não foram disponibilizados mas foi possível obter números oficiais relativos ao primeiro trimestre de 2013. Durante este período, 3 807 candidatos a condutores ou à renovação de licença de condução foram submetidos a exames de aptidão física e psíquica no Centro de Exames Médicos e nos centros de saúde 1º de Maio; de Alto-Maé; de Zimpeto; de Xipamanine e de Bagamoio. Deste número, apenas quatro foram declarados inaptos. Ver tabela 01

Tabela 01: Resultados de exames de aptidão física e psíquica para efeitos de obtenção/renovação de carta de condução na cidade de Maputo no primeiro trimestre de 2013

Categoria da carta	Examinados	Aptos	Inaptos	Aptos (%)
Ligeiros	1 656	1 654	02	99,88
Ligeiros e pesados	1 368	1 366	02	99,86
Serviço Público	403	403	00	100
Profissional	385	385	00	100
<b>Total:</b>	<b>3 812</b>	<b>3 808</b>	<b>04</b>	<b>99,89</b>

Fonte: CEM

Estes dados, apesar de serem de apenas um trimestre pressupõem que, ou todos os moçambicanos estão aptos para conduzir ou algo de errado há nos exames médicos.

Por um lado, a venda dos atestados médicos nos centros de saúde é uma das razões que faz com que sejam todos declarados aptos, afinal a maioria nem chega a ser submetida aos exames, efectivamente. Mas esta não é a única razão que faz com que sejam todos aptos. Os exames a que são submetidos os candidatos a condutores ou à renovação da licença de condução são apenas

de acuidade visual, ignorando-se, desta feita, outras possíveis doenças que possam afectar o condutor.

Assim, há casos conhecidos de pessoas padecendo de epilepsia que possuem licença para condução. Estes sequer são submetidos a exames específicos para apurar a sua habilidade para conduzir ou não.

Em Moçambique examina-se apenas a acuidade visual recorrendo-se a métodos bastante rudimentares. No Centro de Saúde do Alto-Maé, no Centro de Saúde Primeiro do Maio, no Centro de Saúde de Xipamanine e no Centro de Exames Médicos de Maputo, os métodos usados para os exames médicos de acuidade visual para

efeitos de condução consistem apenas em mandar o candidato a condutor tapar o seu olho esquerdo com a mão e, de seguida, pô-lo a ler letras escritas num quadro, com fundo luminoso, à uma distância não superior a três metros. Basta conseguir ler correctamente as letras, o candidato a condutor

é declarado apto. E se não consegue ler é-lhe recomendado realizar exame de oftalmologia para passar a conduzir com óculos de vista. Não há outro tipo de exame a que os candidatos a condutores ou à renovação de licença de condução são submetidos.

Este tipo de avaliação viola o preceituado no artigo 134 do Código de Estrada que determina que os exames médicos para fins de obtenção de carta de condução devem incluir “aptidão física, mental e psicológica”, além de que devem ser efectuados por médicos.



## *Exames específicos para condutores epilépticos em Portugal*

Em Portugal, um país cujo ordenamento jurídico inspira, ou é a base da legislação em vigor em Moçambique, vigora um diploma que delimita a habilitação legal para conduzir e introduz regras específicas para pessoas com epilepsia.

### **Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de Julho**

#### **7 - EPILEPSIA E PERTURBAÇÕES GRAVES DO ESTADO DE CONSCIÊNCIA:**

7.1 - Para efeitos do presente Regulamento entende-se por epilepsia a ocorrência de duas ou mais crises de epilepsia num período inferior a cinco anos, e por epilepsia provocada a ocorrência de uma crise cujo factor causal seja reconhecível e evitável.

7.2 - Condutores do Grupo 1:

7.2.1 - É emitido ou revalidado o título de condução a quem sofra de epilepsia, após um período de um ano sem novas crises confirmado por parecer de neurologista. Estes condutores devem ser submetidos à reavaliação médica anual até cumprirem um período de pelo menos cinco anos sem crises.

7.2.2 - Pode ser emitido ou revalidado título de condução a quem tenha sofrido uma crise de epilepsia provocada por factor causal reconhecível cuja ocorrência seja pouco provável durante a condução, se apoiado em parecer de neurologista.

7.2.3 - Pode ser emitido ou revalidado título de condução a quem tenha sofrido uma **primeira crise não provocada ou isolada**, após um período de seis meses sem crises confirmado por parecer de neurologista.

7.2.4 - Pode ser emitido ou revalidado título de condução a quem tenha sofrido outras perdas de consciência, se apresentarem parecer de

## *Pouco mudou com a Inspeção Obrigatória de Veículos*

Em 2010 o Governo introduziu um muito contestado serviço de inspeção obrigatória de veículos com o argumento fundamental de que visava aumentar a segurança rodoviária, reduzindo os acidentes. O Governo defendia que as deficiências mecânicas das viaturas em circulação constituíam a causa principal dos acidentes e, com a introdução do serviço e inspeção obrigatória, as viaturas com deficiências graves deixariam de circular ou seriam obrigadas a rever as deficiências. Assim, na lógica do Governo, os acidentes iriam reduzir.

As palavras do então ministro dos Transportes e Comunicações, Paulo Zucula, numa cerimónia de inauguração de um centro de inspeção em Maputo revelam este argumento do Governo mas também revelavam a preocupação com o possível fracasso da inspeção de veículos. Temia-se que o novo serviço não viesse a contribuir para a redução dos acidentes de viação devido ao não cumprimento escrupuloso das normas.

“... Há que realçar a necessidade do cumprimento escrupuloso das normas que norteiam este serviço de inspeções para que, no futuro, esta mesma expectativa [segurança rodoviária] não seja defraudada”, Paulo Zucula<sup>1</sup>

Efectivamente, parece que o temor do ministro Zucula tinha a razão de ser. Cinco anos após o início do serviço da inspeção obrigatória de veículos, nada significativo mudou no que diz respeito à segurança rodoviária em Moçambique.

O “medo” que estava patente no discurso de Paulo Zucula em 2010 quanto ao “cumprimento

<sup>1</sup> [http://www.portaldogoverno.gov.mz/noticias/news\\_folder\\_politica/fevereiro-2010/inspecao-periodica-obrigatoria-e-para-seguranca-rodoviaria/](http://www.portaldogoverno.gov.mz/noticias/news_folder_politica/fevereiro-2010/inspecao-periodica-obrigatoria-e-para-seguranca-rodoviaria/)

neurologista que ateste não haver risco de recorrência durante a condução.

7.2.5 - Pode ser emitido ou revalidado título de condução a quem sofra de **crises exclusivamente durante o sono**, após um ano sem crises, confirmado por parecer de neurologista; porém, se tiverem sofrido de crises durante o sono e em estado de vigília, o período sem crises é alargado para dois anos.

7.2.6 - Pode ser emitido ou revalidado título de condução a quem tenha sofrido **crises sem consequência no estado de consciência e que não tenham causado incapacidade funcional**, se este padrão de crises tiver ocorrido há, pelo menos, um ano; porém, se ocorrer outra crise posterior, tem que decorrer um novo período de um ano sem crises.

7.2.7 - Quando haja **alteração ou redução do tratamento antiepilético**, o condutor não deve conduzir durante três meses ou até o médico considerar a situação estabilizada. No caso de ocorrência de uma crise devida à alteração ou redução de tratamento antiepilético, é proibido o exercício da condução durante seis meses a contar da interrupção ou alteração do tratamento, sendo porém aquele período reduzido a três meses se a terapêutica for reintroduzida.

7.3 - Condutores do Grupo 2:

7.3.1 - É emitido ou revalidado título de condução a quem sofra de epilepsia, desde que esteja, há **pelo menos dez anos, livre de crises e sem terapêutica específica**, se apoiado em parecer de neurologista que ateste não existir qualquer patologia cerebral relevante e que confirme não existir atividade epilética em exame eletroencefalográfico.

7.3.2 - É emitido ou revalidado título de condução a quem tenha sofrido uma **primeira crise ou episódio isolado de perda de consciência, após cinco anos sem crises e sem terapêutica específica**, confirmado por parecer de neurologista.

7.3.3 - Pode ser emitido ou revalidado título de condução a quem tenha sofrido **uma crise de epilepsia provocada por fator causal reconhecível e cuja ocorrência seja pouco provável durante a condução**, se apoiado em parecer favorável de neurologista. Na sequência do episódio agudo deve ser feito exame neurológico e um eletroencefalograma (EEG).

7.4 - Revalidação - Sem prejuízo do disposto no número anterior, sempre que da evolução das doenças neurológicas seja previsível um agravamento, podem ser impostos períodos de revalidação mais curtos que os previstos na lei, determinados pela necessidade de o condutor se submeter a exames médicos periódicos, que não devem exceder os dois anos.

(...)

Fonte: <http://www.epilepsia.pt/lpce/conducao-e-epilepsia>

escrupuloso das normas que norteiam a inspeção” está hoje a justificar-se na prática. Nos centros de inspeção de veículos só não passam as viaturas cujos donos não estejam dispostos a pagar “gorjetas” aos funcionários locais.

Consequentemente, quase todas as viaturas que entram nos centros para serem inspeccionadas são aprovadas, mesmo apresentando deficiências visíveis a olho nu.

Uma equipa pesquisa do CIP deslocou-se aos centros de inspecção de veículos da Cidade de Maputo (Zimpeto) e Província de Maputo (Malhampene). Nos dias em que lá escalamos, quase todas as viaturas que entraram para a inspecção, saíram aprovadas.

Alguns condutores de viaturas notavelmente em estado obsoleto, mas aprovadas na inspecção, assumiram quando abordados pelos pesquisadores do CIP que o essencial era “deixar uns 200 meticais” que havia garantia do carro passar. Mais uma vez, a corrupção condiciona o funcionamento de um serviço público e com consequências directas nos acidentes de viação.

Imagine-se uma viatura com pneus carecas que, entretanto, passa na inspecção e, momentos depois, vai rebentar um dos pneus e envolver-se em acidente. É o que sucede com muitos carros, principalmente os de transporte semi-colectivo.

Os dados do Centro de Inspeção de Veículos da Cidade de Maputo, o primeiro a abrir em Moçambique, revelam esta tendência de que quase todas as viaturas inspeccionadas são aprovadas (ver tabela 02).

**Tabela 02: Veículos inspeccionados no Centro de Inspeção de veículos da Cidade de Maputo de 2011 a 2013**

Ano	Viaturas Inspeccionadas	Viaturas aprovadas	Viaturas Reprovadas	Viaturas aprovadas (%)
2011	38 860	36 507	2 353	94%
2012	52 031	49 756	2 275	96%
2013	66 646	64 506	2 140	97%
<b>Total:</b>	<b>157 537</b>	<b>150 769</b>	<b>6 768</b>	<b>96%</b>

Fonte: Centro de Inspeção de Veículos da Cidade de Maputo

Os dados da Tabela 03 revelam que, em média, 96% das viaturas submetidas à inspecção no Centro de Inspeção de Veículos da Cidade de Maputo, entre 01 de Janeiro de 2011 a 31 de

Dezembro de 2013 foram aprovadas. Os dados mostram ainda que, em todos os três anos, a percentagem das viaturas aprovadas sempre esteve acima de 94%, tendo atingido 97% de aprovação em 2013.

Com estes dados, três, dentre várias constatações, são passíveis de apurar:

- As viaturas que circulam na cidade de Maputo apresentam-se em tão bom estado e, por isso mesmo, é falacioso o argumento segundo o qual as deficiências mecânicas das viaturas constituem a causa principal dos acidentes;
- Com a introdução do serviço de inspecção obrigatória de viaturas os cidadãos passaram a preocupar-se com a reparação das deficiências mecânicas das suas viaturas para poderem passar na inspecção. A ser assim, a situação devia reflectir-se na redução de acidentes de viação causados pelas deficiências mecânicas, o que não se está a verificar.
- O serviço de inspecção obrigatória de viaturas não é eficaz para detectar as

deficiências mecânicas das viaturas e por isso é inútil para o propósito que justificou a sua introdução.

A constatação a que esta pesquisa chegou é de a pequena corrupção que envolve os proprietários das viaturas inspeccionadas e os técnicos dos centros de inspecção, faz com que, quase todas as viaturas

submetidas à avaliação sejam aprovadas, inflacionando, assim, para acima de 96% os números das viaturas aprovadas.

## *Há inspecção mas não há redução significativa de acidentes de viação*

Os dados estatísticos dos acidentes de viação, bem como das mortes registadas em consequência dos acidentes revelam que não houve redução significativa após a introdução do serviço de inspecção. Considerando que a inspecção foi introduzida gradualmente no país, tendo iniciado em Maputo, aqui analisamos apenas os números de acidentes registados na cidade de Maputo três anos antes da introdução de inspecção e três anos após a introdução da inspecção.

Os dados revelam que, em Maputo, cidade piloto da inspecção obrigatória de viaturas, a introdução deste serviço pode ter contribuído para a redução da ocorrência dos acidentes de viação, mas em números muito insignificantes.

De 2009 para a 2010, o primeiro ano da entrada em vigor da inspecção, a redução dos acidentes foi de 181 casos. No ano seguinte (2011) a redução de acidentes foi ainda mais significativa, ao serem registados 224 acidentes a menos. Já em 2012 a redução foi de apenas 54 casos.

Esta redução de acidentes, para além de ligeira, não reflecte a totalidade dos acidentes que ocorreram na cidade de Maputo no período referido, dizendo respeito apenas às ocorrências registadas pela Polícia. E, se a meta da inspecção era aumentar a segurança rodoviária, pode-se concluir que tal meta está ainda muito longe se alcançar.

A situação deteriora-se ainda mais quando analisados os dados referentes às mortes em consequência dos acidentes. Nos anos após a introdução da inspecção, quase que não houve redução de mortes. Nos seis anos analisados na tabela acima nota-se que o número mais baixo de mortes causadas pelos acidentes foi

registado em 2008, com 106 óbitos. Mesmo após a introdução da inspecção este número foi sempre superado.

**Tabela 03: Acidentes de viação e vítimas humanas na cidade de Maputo antes e depois do início das inspecções**

Ano	Acidentes	Mortes	Feridos
2007	1 253	125	1 295
2008	1 424	106	1399
2009	1 276	124	1 145
Início da Inspeção Obrigatória de Veículos			
2010	1 095	122	1 312
2011	871	121	1 287
2012	817	111	976
2013	N/A	N/A	NA

Fonte: INAITER

## *Corrupção na Polícia: a certeza de que não haverá sanção*

Outro tipo de corrupção com impacto directo nos acidentes de viação é aquela que envolve a Polícia de Fiscalização rodoviária e os automobilistas. Uma das áreas onde esta corrupção está muito activa é no transporte semi-colectivo de passageiros: os “chapas”.

Os transportadores semicolectivos são promotores de indisciplina na via pública e esta prática só se perpetua porque há certeza, da parte destes, de que não haverá sanção severa.

As viaturas de transporte semi-colectivo necessitam de cuidados especiais pelo facto de, regularmente, transportarem vidas humanas e, por isso mesmo, os seus acidentes envolverem, geralmente, maior número de pessoas. É por essa razão que o regulamento de inspecção de veículos obriga as viaturas de transporte semi-colectivo de passageiros a se apresentarem

---

duas vezes por ano nos centros de inspecção. Às viaturas de serviço particular é exigida a inspecção apenas uma vez por ano.

A grande fraqueza surge, porém, na fiscalização. A corrupção entre os automobilistas e os agentes de fiscalização rodoviária permite que viaturas em estado obsoleto continuem a circular e a transportar passageiros, pondo em causa a segurança dos passageiros e dos demais utentes da via pública. Os beneficiados são os agentes da corrupção.

A vista grossa dos agentes fiscalizadores de trânsito não é exclusiva ao estado das viaturas. Os “chapeiros” são igualmente os mais indisciplinados condutores conhecidos. Mas a sua aliança com a corrupção isenta-os das sanções, bastando uma nota de 50/100 meticais para resolver o problema. A mesma nota só não é capaz de evitar os acidentes resultantes da má condução premeditada.

Por outro lado, no município de Maputo, a Polícia Municipal detém a má fama de se deixar corromper pelos transportadores semi-colectivos.

Lázaro Valoi, agente e porta-voz da Polícia Municipal, assumiu que a corrupção dos seus colegas é uma realidade e constitui preocupação da instituição e disse que, como consequência do crescimento dessa prática, criou-se uma espécie de “polícia da polícia”, precisamente para fiscalizar os agentes da polícia corruptos.

Muitos agentes da Polícia Municipal foram expulsos da corporação e outros enfrentam processos disciplinares pelo envolvimento nos esquemas de corrupção. Só este ano há dois agentes da Polícia Municipal que estão suspensos e que respondem em processo de extorsão a automobilistas por terem sido flagrados em tais actos.

Também ao nível de Polícia de Trânsito há a assunção de que a corrupção institucionalizada constitui uma das maiores preocupações da corporação. Um dos membros da Polícia de Trânsito contou-nos que, no ano passado, mais de duas dezenas de agentes foram expulsos e alguns com processos: “a maioria foi encontrada em flagrante e os outros foram encontrados com muitas cartas de condução de motoristas sem que lhes tivessem multado. Conseguimos neutralizar estes colegas graças à denúncia dos condutores- vítima”.

Ao nível do Comando Geral da República não foi possível obter os dados sobre os agentes de Polícia de Trânsito expulsos e outros processados na sequência de corrupção. No ano passado, o Gabinete Central de Combate à Corrupção anunciou a detenção de nove agentes em flagrante delito em todo o país.

De 2011 a esta parte, a cidade de Maputo foi palco de várias ondas de manifestações protagonizadas pelos motoristas de “Chapas” em “grito de socorro” por causa do que eles consideram de “um velho problema grave” que lhes opõe às autoridades policiais. Segundo eles, diariamente, quando se fazem à estrada, sofrem cobranças ilícitas, cujos valores variam de acordo com o agente. Por dia chegam a desembolsar valores superiores a 200 meticais para a polícia.

“Diariamente temos de pagar *xitique* (contribuição) à polícia”, afirmam os motoristas de “chapas”, entrevistadas pelo CIP. Eles são unânimes em realçar que “não é preciso estar legal para operar”, basta ter dinheiro para “pagar a taxa”, referindo-se ao suborno.

É este tipo de corrupção que custa vidas. Porque um automobilista “paga refresco” ao agente da Polícia este deixa-o circular em viatura cujas condições são, notavelmente, de perigo aos passageiros e aos demais utentes da via.



### *Pagar para conduzir alcoolizado e exceder a velocidade*

Se o Governo e as instituições de fiscalização e regulação rodoviárias destacam o excesso de velocidade e a condução em estado de embriaguez como principais factores responsáveis pelos actuais índices de sinistralidade rodoviária, deveriam desencadear mecanismos para estancar esses factores. Um dos mecanismos passa pela aplicação efectiva do Código de Estrada. Os factores apontados pelo Governo não resultam da deficiência ou lacuna do Código de Estrada porque este já prevê as penalizações severas para condutores que, sobretudo, excedam a velocidade ou que conduzam sob efeito de álcool.

As penalizações, além de multas, incluem a retenção da viatura por 24 horas e prisão até seis meses (ver artigos 33, 80, 81, 82 e 83 e os artigos 146, 147, 148 e 149, do Código de Estrada). O problema de prevalência da condução sob efeito de álcool e de excesso de velocidade está ligado à corrupção nas autoridades que deviam punir os infractores.

Por exemplo, o Código de Estrada prevê a retenção da viatura do condutor alcoolizado por 24 horas. Ora, esta situação é sempre ignorada

pelas forças policiais, que preferem receber 50 a 100 meticais e libertar os motoristas e a sua viatura, em detrimento de cumprir a lei.

São os mesmos condutores alcoolizado que pagaram o suborno, que são protagonistas de “acidentes espectaculares”, resultando em mortes.

A solução para a redução dos níveis alarmantes dos acidentes de viação não só passa pela adopção de medidas como a construção de novas vias de acesso, mas também, e em grande medida, pelo combate afinçado à corrupção no seio das autoridades policiais, no INATTER, nas escolas de condução, nos centros de exames médicos, entre outras entidades envolvidas no licenciamento de condução.

Anexo 1: Estatísticas e mapas de acidentes de viação de 1999 a 2012



REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

INSTITUTO NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES

ACIDENTES DE VIAÇÃO E SUAS CONSEQUÊNCIAS 1999 à 2012

Ano	Nº Acidentes	Mortes	Feridos Graves	Feridos Ligeiros	Danos Materiais Avultados	Danos Materiais Ligeiros
1999	5.168	899	2.918	2.793		
2000	4.532	606	2.738	2.323		
2001	5.079	1.123	3.212	3.206		
2002	5.402	1.237	3.287	3.403	2.734	2.015
2003	5.191	1.103	3.454	3.369	2.371	2.390
2004	5.639	1.323	3.148	3.584	2.659	2.212
2005	5.636	1.183	3.327	4.087	2.796	1.865
2006	5.122	1.295	3.179	3.516	2.494	1.733
2007	5.411	1.502	3.473	3.516	2.613	2.060
2008	5.438	1.529	3.373	3.874	2.605	2.260
2009	4.966	1.830	3.553	3.514	2.349	1.965
2010	4.547	1.963	3.087	3.873	2.193	1.343
2011	3.687	1.771	2.691	3.131	1.384	937
2012	3.095	1.574	2.131	2.829	1.599	928

**ACIDENTES DE VIAÇÃO E SUAS CONSEQUÊNCIAS 2003**

Provincia	Nº acidentes	Mortes	Feridos Graves	Feridos Ligeiros	Danos Materiais Avultados	Danos Materiais Ligeiros
Maputo Cidade	1.537	121	547	625	537	904
Maputo Provincia	769	180	549	572	536	366
Gaza	308	111	275	305	167	55
Inhambane	312	124	259	7	135	105
Sofala	694	53	249	355	210	413
Manica	262	100	240	200	165	77
Tete	315	91	265	525	145	109
Zambézia	259	96	371	210	115	150
Nampula	425	142	391	310	225	111
Niassa	137	25	102	125	43	41
Cabo Delgado	173	60	206	135	93	59
<b>Total</b>	<b>5.191</b>	<b>1.103</b>	<b>3.454</b>	<b>3.369</b>	<b>2.371</b>	<b>2.390</b>

**ACIDENTES DE VIAÇÃO E SUAS CONSEQUÊNCIAS 2004**

Provincia	Nº acidentes	Mortes	Feridos Graves	Feridos Ligeiros	Danos Materiais Avultados	Danos Materiais Ligeiros
Maputo Cidade	1.523	110	474	719	645	703
Maputo Provincia	950	241	666	709	649	467
Gaza	326	111	225	281	63	144
Inhambane	412	142	39	259	191	129
Sofala	866	125	436	469	282	382
Manica	271	78	195	252	204	13
Tete	320	107	262	256	160	89
Zambézia	282	135	264	95	172	101
Nampula	359	153	288	296	130	60
Niassa	186	38	122	164	72	81
Cabo Delgado	144	83	177	84	91	43
<b>Total</b>	<b>5.639</b>	<b>1.323</b>	<b>3.148</b>	<b>3.584</b>	<b>2.659</b>	<b>2.212</b>



ACIDENTES DE VIAÇÃO E SUAS CONSEQUÊNCIAS 2005

Provincia	Nº acidentes	Mortes	Feridos Graves	Feridos Ligeiros	Danos Materiais Avultados	Danos Materiais Ligeiros
Maputo Cidade	1,438	133	529	840	709	403
Maputo Provincia	1,042	199	568	755	684	358
Gaza	333	128	275	279	128	176
Inhambane	423	105	311	333	164	149
Sofala	858	145	381	592	256	343
Manica	288	87	257	223	203	73
Tete	311	75	226	241	166	90
Zambézia	266	100	229	238	164	88
Nampula	383	121	307	268	177	73
Niassa	140	22	105	149	40	77
Cabo Delgado	154	68	139	169	105	35
<b>Total</b>	<b>5,636</b>	<b>1,183</b>	<b>3,327</b>	<b>4,087</b>	<b>2,796</b>	<b>1,865</b>

ACIDENTES DE VIAÇÃO E SUAS CONSEQUÊNCIAS 2006

Provincia	Nº acidentes	Mortes	Feridos Graves	Feridos Ligeiros	Danos Materiais Avultados	Danos Materiais Ligeiros
Maputo Cidade	1.341	130	510	761	644	593
Maputo Provincia	1.018	200	542	702	563	456
Gaza	372	125	277	291	163	89
Inhambane	538	136	292	282	105	118
Sofala	593	134	403	431	199	87
Manica	298	94	220	272	197	85
Tete	195	102	241	244	154	72
Zambézia	262	127	252	153	165	79
Nampula	313	149	246	217	110	53
Niassa	137	38	82	77	42	67
Cabo Delgado	132	60	114	86	84	34

Total	5,122	1,295	3,179	3,516	2,494	1,733
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

#### ACIDENTES DE VIAÇÃO E SUAS CONSEQUÊNCIAS 2007

Provincia	Nº acidentes	Mortes	Feridos Graves	Feridos Ligeiros	Danos Materiais Avultados	Danos Materiais Ligeiros
Maputo Cidade	1.253	125	487	808	558	670
Maputo Provincia	1.166	205	656	516	680	592
Gaza	311	112	203	248	119	59
Inhambane	398	151	379	308	183	139
Sofala	664	197	341	351	270	196
Manica	350	110	238	332	241	92
Tete	317	110	251	270	196	87
Zambézia	217	139	224	221	103	70
Nampula	434	236	442	285	160	71
Niassa	142	40	109	95	60	53
Cabo Delgado	159	77	143	158	93	40
<b>Total</b>	<b>5,411</b>	<b>1,502</b>	<b>3,473</b>	<b>3,516</b>	<b>2,613</b>	<b>2,060</b>

#### ACIDENTES DE VIAÇÃO E SUAS CONSEQUÊNCIAS 2008

Provincia	Nº acidentes	Mortes	Feridos Graves	Feridos Ligeiros	Danos Materiais Avultados	Danos Materiais Ligeiros
Maputo Cidade	1.424	106	460	939	668	932
Maputo Provincia	1.501	242	786	197	775	809
Gaza	283	130	235	300	154	66
Inhambane	285	149	277	229	130	63
Sofala	499	205	375	286	214	93
Manica	318	117	181	339	175	79
Tete	283	118	208	209	224	56
Zambézia	237	137	216	179	102	52
Nampula	372	203	378	331	40	28
Niassa	105	76	135	141	61	35
Cabo Delgado	131	46	114	124	62	56

Total	5,438	1,529	3,373	3,874	2,605	2,260
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

#### ACIDENTES DE VIAÇÃO E SUAS CONSEQUÊNCIAS 2009

Provincia	Nº acidentes	Mortes	Feridos Graves	Feridos Ligeiros	Danos Materiais Avultados	Danos Materiais Ligeiros
Maputo Cidade	1.276	124	406	739	500	868
Maputo Provincia	1.111	301	849	798	747	409
Gaza	310	168	306	390	105	174
Inhambane	308	172	313	220	160	82
Sofala	505	210	415	310	201	142
Manica	304	124	248	257	164	84
Tete	223	143	206	140	138	41
Zambézia	240	171	173	17	70	63
Nampula	483	251	445	276	161	49
Niassa	121	68	106	69	50	35
Cabo Delgado	85	98	86	145	53	18
<b>Total</b>	<b>4.966</b>	<b>1.830</b>	<b>3.553</b>	<b>3.514</b>	<b>2.349</b>	<b>1.965</b>

#### ACIDENTES DE VIAÇÃO E SUAS CONSEQUÊNCIAS 2010

Provincia	Nº acidentes	Mortes	Feridos Graves	Feridos Ligeiros	Danos Materiais Avultados	Danos Materiais Ligeiros
Maputo Cidade	1.095	122	425	887	485	376
Maputo Provincia	1.110	301	822	833	695	398
Gaza	286	166	164	294	65	124
Inhambane	267	187	303	310	122	65
Sofala	501	235	341	434	239	131
Manica	332	180	257	381	172	90
Tete	202	170	151	135	130	33
Zambézia	172	162	114	121	75	25
Nampula	415	298	345	284	130	37
Niassa	79	49	91	90	40	30
Cabo Delgado	88	93	74	104	40	34
<b>Total</b>	<b>4.547</b>	<b>1.963</b>	<b>3.087</b>	<b>3.873</b>	<b>2.193</b>	<b>1.343</b>

5

### ACIDENTES DE VIAÇÃO E SUAS CONSEQUÊNCIAS 2011

Provincia	Nº acidentes	Mortes	Feridos Graves	Feridos Ligeiros	Danos Materiais Avultados	Danos Materiais Ligeiros
Maputo Cidade	871	121	416	779	371	325
Maputo Provincia	945	263	630	674	455	287
Gaza	232	142	247	233	107	67
Inhambane	223	168	236	236	50	39
Sofala	373	228	311	429	105	73
Manica	287	146	246	332	124	32
Tete	146	151	95	45	43	20
Zambézia	178	159	204	104	40	17
Nampula	273	235	189	177	34	24
Niassa	67	51	51	42	28	35
Cabo Delgado	92	107	66	80	27	18
<b>Total</b>	<b>3687</b>	<b>1771</b>	<b>2691</b>	<b>3131</b>	<b>1384</b>	<b>937</b>

### ACIDENTES DE VIAÇÃO E SUAS CONSEQUÊNCIAS 2012

Provincia	Nº acidentes	Mortes	Feridos Graves	Feridos Ligeiros	Danos Materiais Avultados	Danos Materiais Ligeiros
M. Cidade	817	111	427	549	323	308
M.Provincia	702	211	484	543	489	198
Gaza	154	117	133	233	74	64
Inhambane	256	182	247	272	130	50
Sofala	270	206	173	296	131	106
Manica	207	154	146	276	97	43
Tete	106	113	51	49	63	18
Zambezia	173	131	132	159	101	45
Nampula	218	193	142	107	85	34
Niassa	89	51	107	132	45	34
C.Delgado	103	105	89	213	61	28
<b>Total</b>	<b>3095</b>	<b>1574</b>	<b>2131</b>	<b>2829</b>	<b>1599</b>	<b>928</b>

Maputo, aos 05 de Março de 2012

## Anexo 2: Classificação das escolas de condução segundo avaliação no INATTER



REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

INSTITUTO NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES

Cidade de Maputo

Avaliação anual de escolas de Condução

Posição	Nº Alvará	Designação	Classificação
1.	19/97	E. Condução Internacional	14,98
2.	65/07	E. Condução Avançada	14,28
3.	66/07	E. Condução Coimbra	14,04
4.	73/07	E. Condução Elton	13,96
5.	07/92	E. Condução MINT	12,08
6.	101/10	E. Condução Sousa	11,90
7.	71/07	E. Condução Central	11,86
8.	31/03	E. Condução Aliana	11,66
9.	49/05	E. Condução Latimija	11,68
10.	33/03	E. Condução A Ideal	11,66
11.	30/03	E. Condução Expresso	11,50
12.	3/92	E. Condução Myra	11,42
13.	45/04	E. Condução Jéssica	11,41
14.	114/11	E. Condução Malengane	11,41
15.	123/012	E. Condução Honey	11,40
16.	74/07	E. Condução Bragança	11,38
17.	11/93	E. Condução Gicam	11,38
18.	53/05	E. Condução Real	11,17
19.	86/09	E. Condução Monte Namúli	11,12
20.	110/11	E. Condução Rosfil Lda	11,16
21.	4/92	E. Condução Alto-Maé	10,98
22.	7/93	E. Condução Rugunafe	10,88
23.	52/05	E. Condução A Carta	10,88
24.	72/07	E. Condução Jecka	10,66
25.	112/11	E. Condução IQRA	10,46
26.	6/93	E. Condução Karina	10,24
27.	51/05	E. Condução Paló, Lda	10,24
28.	77/08	E. Condução Naima	10,24

1

29.	93/09	E. Condução do Hulene	10,24
30.	2/92	E. Condução Viauto	10,10
31.	81/08	E. Condução Lali	10,02
32.	10/93	E. Condução Índico	9,98



REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES  
**INSTITUTO NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES**

Província de Maputo

Avaliação anual de escolas de Condução

Posição	Nº Alvará	Designação	Classificação
1.	56/06	E. Condução LCM	14,38
2.	62/06	E. Condução Hanhane	14,36
3.	43/04	E. Condução Machava	14,04
4.	80/08	E. Condução JLM	13,64
5.	131/12	E. Condução Thavito	13,36
6.	84/09	E. Condução Ka Muzila	13,34
7.	26/00	E. Condução da Matola	12,98
8.	97/10	E. Condução T 3	12,88
9.	104/10	E. Condução Enimo	12,88
10.	117/11	E. Condução JE	12,82
11.	118/11	E. Condução VIP	11,60
12.	120/11	E. Condução Nacional	11,60
13.	98/10	E. Condução H. de Marracuene	11,60
14.	119/11	E. Condução Malinda	11,60
15.	46/05	E. Condução Malidyane	10,28
16.	94/10	E. Condução Moamba	10,28
17.	124/12	E. Condução Liberdade	10,22
18.	60/06	E. Condução Sabir	10,00
19.	105/10	E. Condução Pontificia Académica	10,00

2



REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

INSTITUTO NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES

Província de Gaza

**Avaliação Anual de Escolas de Condução**

Posição	Nº Alvará	Designação	Classificação
1.	44/04	E. Condução Da Macia	14,38
2.	48/05	E. Condução Limpopo	14,04
3.	25/00	E. Condução Eni Xai-Xai	13,86
4.	89/09	E. Condução De Xai-xai	13,38
5.	115/11	E. Condução Aurita	12,28
6.	69/07	E. Condução Mananga	11,22
7.	42/04	E. Condução Novo Milleno	11,22
8.	106/11	E. Condução Rugunate Sucursal	11,08
9.	20/97	E. Condução ENI Chibuto	10,92
10.	116/11	E. Condução N.Milenio Sucursal	09,86
11.	14/94	E. Condução de Chokwe	09,84



REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

INSTITUTO NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES

Província de Inhambane

**Avaliação anual de escolas de Condução**

Posição	Nº Alvará	Designação	Classificação
1	12/94	E. Condução da Maxixe	14,64
2	55/06	E. Condução Luz Verde	14,32
3	70/07	E. Condução Modesta	13,60
4	64/06	E. Condução L.ga e filhos	12,64
5	100/10	E. Condução Muhate	12,10
6	121/12	E. Condução Morumbene	10,80
7	29/00	E. Condução Peula e filhos	10,32
8	83/09	E. Condução Clotilde	09,28



REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

INSTITUTO NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES

Província de Sofala

**Lista das Escolas de Condução da Província de Sofala**

Posição	Alvará	Designação	Classificação
1	24/98	E. Condução Mucarranga	14,60
2	95/10	E. Condução Atlântica	14,02
3	103/10	E. Condução Moz Gold	13,98

4



4	102/10	E. Condução Rodauto	13.82
5	05/92	E. Condução São João	13.54
6	63/06	E. Condução Bonaze	13.32
7	88/09	E. Condução San Paulo	12.82
8	113/11	E. Condução Novo Mundo	12.30
9	57/06	E. Condução Moderna	10.48
10	96/10	E. Condução Moderna	10.32



**REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE**

**MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES**

**INSTITUTO NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES**

**Provincia de Manica**

**Lista das Escolas de Condução da Provincia de Manica**

Posição	Alvará	Designação	Classificação
1	78/08	E. Condução Ramaque	13,32
2	18/95	E. Condução do Planalto	13,28
3	127/12	E. Condução de Catandica	12,94
4	85/09	E. Condução Esperança	12,90
5	126/12	E. Condução Vinês	12,44
6	67/07	E. Condução Rafik Chimoio	11,12



REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

INSTITUTO NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES

Província de Tete

**Lista das Escolas de Condução da Província de Tete**

Posição	Alvará	Designação	Classificação
1	17/00	E. Condução Auto Volante	14.30
2	99/10	E. Condução Saene	14.04
3	15/94	E. Condução Auto Lunar	13.02
4	109/11	E. Condução Atlantico II	11.72
5	90/09	E. Condução Progresso	10.12
6	82/08	E. Condução Ramalho	9.60



REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES  
INSTITUTO NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES

Província da Zambézia

**Lista das Escolas de Condução da Província de Zambézia**

Posição	Alvará	Nome da escola	Classificação
1	09/93	E. Condução Viauto	14,04
2	108/11	E. Condução Bom Pastor	14,00
3	68//07	E. Condução Rodauto	13,62
4	16/95	E. Condução SUNIAF	12,14
5	36/03	E. Condução Celmu	10,06
6	87/09	E. Condução Auto Amado	9.82



REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

INSTITUTO NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES

Província de Nampula

Posição	Alvará	Nome da escola	Classificação
1	54/06	E. Condução Auto Mubay	14.64
2	79/08	E. Condução Auto Nacala	14.24
3	59/06	E. Condução ABC	14.00
4	129/12	E. Condução Asa	13.30
5	21/98	E. Condução AJM	12.84



REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

INSTITUTO NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES

Província de Niassa

8

Posição	Alvará	Nome da escola	Classificação
1	22/98	E. Condução E. Condução Ndzeru	14.06
2	35/03	E. Condução Diocese	13.90
3	41/04	E. Condução N kute	13.78



**REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE**

**MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES**

**INSTITUTO NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES**

**Província de Cabo Delgado**

Posição	Alvará	Nome da escola	Classificação
1	39/04	E. Condução Privada	13.28
2	122/12	E. Condução	11.00

### Anexo 3: Parque automóvel em Moçambique



REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE  
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

#### **INSTITUTO NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES**

PARQUE AUTOMOVEL NACIONAL 2013  
VEICULOS REGISTRADOS EM 2013

Provincia	Ligeiros	Pesados	Tractores	Reboques	Motos	Total
Maputo Provincia	21315	5195	285	807	1511	29113
Maputo Cidade	13562	5022	0	780	567	19931
Gaza	450	188	13	30	26	707
Inhambane	2289	660	1	61	36	3047
Sofala	881	357	53	480	1140	2911
Manica	112	52	3	38	0	205
Tete	100	84	1	48	250	483
Zambezia	11	16	0	0	0	27
Nampula	1024	636	118	190	2527	4495
Cabo Delgado	39	91	15	22	14	181
Niassa	159	86	0	5	5	255
<b>Total</b>	<b>39942</b>	<b>12387</b>	<b>489</b>	<b>2461</b>	<b>6076</b>	<b>61355</b>

PARQUE AUTOMOVEL NACIONAL 2013  
VEICULOS EXISTENTES ATE 31 DE DEZEMBRO DE 2013

Provincia	Ligeiros	Pesados	Tractores	Reboques	Motos	Total
Maputo Provincia	154162	47361	752	5974	20368	228617
Maputo Cidade	122140	38800	1115	2070	15876	180001
Gaza	9122	3003	81	310	1989	14505
Inhambane	10473	2133	22	293	881	13802
Sofala	15796	8215	1105	2140	5102	32358
Manica	8029	4748	270	409	1960	15416
Tete	4229	2110	104	634	2432	9509
Zambezia	289	974	187	66	1506	3022
Nampula	14140	6254	945	809	13180	35328
Cabo Delgado	3350	1047	187	170	1005	5759
Niassa	1923	1306	33	69	688	4019
<b>Total</b>	<b>343653</b>	<b>115951</b>	<b>4801</b>	<b>12944</b>	<b>64987</b>	<b>542336</b>

# CIP

Boa Governação, Transparência e Integridade

## FICHA TÉCNICA

**Director:** Adriano Nuvunga

**Equipa Técnica do CIP:** Baltazar Fael; Fátima Mimbire; Lázaro Mabunda; Borges Nhamire; Stélio Bila; Edson Cortez; Jorge Matine; Ben Hur Cavelane; Teles Ribeiro; Nélia Nhacume

**Layout & Montagem:** Nelton Gemo

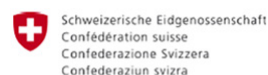
**Endereço:** Rua Frente de Libertação de Moçambique (ex-Pereira do Lago), 354 r/c, Maputo - Moçambique

**Contactos:** Tel.: (+258) 21 492 335, Fax: (+258) 21 492 340, Cel: (+258) 82 301 6391, Caixa Postal: 3266,

E-mail: [cip@cip.org.mz](mailto:cip@cip.org.mz)

Website: <http://www.cip.org.mz>

## Parceiros



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Swiss Agency for Development  
and Cooperation SDC



INTERNATIONAL BUDGET PARTNERSHIP  
Open Budgets. Transform Lives.



Department for  
International  
Development



Koninkrijk der Nederlanden



ROYAL NORWEGIAN EMBASSY



SUÉCIA



Education for development



PROGRAMA DE APOIO PARA UMA  
GOVERNÇÃO INDUSTRIAL E RESPONSÁVEL



ROYAL DANISH EMBASSY IN MAPUTO