

DESENHO E IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO DE ACÇÃO PARA PREVENIR E MITIGAR A VIOLENCIA BASEADA NO GÉNERO, A EXPLORAÇÃO E ABUSO SEXUAL E O ASSÉDIO SEXUAL NAS ÁREAS DE IMPLEMENTAÇÃO DO PROJECTO



ANÁLISE SITUACIONAL

—
IMPACTE – Consultants For Dev
Moçambique - Portugal

+258 875 758 952 | goncalo.francisco@impacteconsultants.com

www.impacteconsultants.com

Índice

I. Introdução	7
II. Conceitos	9
III. Objectivos da Análise Situacional	11
IV. Enquadramento	14
V. Análise de riscos de VBG	25
1. Introdução e metodologia	25
2. Riscos gerais de VBG	26
3. Riscos na fase de mobilização	28
4. Riscos na fase de execução	31
4.1. Riscos nos estaleiros	31
4.1.1. Quick Wins de Maputo	32
4.1.2. Quick Wins de Matola	33
4.1.3. Medidas de prevenção e mitigadoras	37
4.2. Riscos nas interacções com as comunidades	39
4.2.1. Quick Wins de Maputo	40
4.2.2. Quick Wins de Matola	43
4.2.3. Medidas preventivas e mitigadoras	50
4.3. Riscos no BRT	52
4.3.1. Enquadramento	52
4.3.2. Mapeamento de riscos das zonas envolventes às obras projectadas para o BRT (Componente 2 do Projecto)	54
4.3.2.1. Metodologia	54
4.3.2.2. Secção 1	56
4.3.2.3. Secção 2 A	58
4.3.2.4. Secção 2 B	62
4.3.2.5. Secção 3.A	64
4.3.2.6. Secção 3.B	66
4.3.2.7. Secção 4	70
4.3.2.8. Conclusões	72

5. Riscos que podem advir de reassentamento	73
6. Riscos na fase de desmobilização	74
7. Riscos na fase de operação.....	76
VI. Conclusões.....	82
ANEXO 1 - Enquadramento legal e coordenação.....	87
Instrumentos internacionais e regionais	87
Instrumentos nacionais.....	88
Mecanismo Multisectorial de Atendimento Integrado às Vítimas de Violência.....	91
ANEXO 2 - Resultados da recolha de dados primários (inquérito e entrevistas)	95
1. Introdução.....	95
2. Metodologia.....	95
2.1. Enquadramento.....	95
2.2. Inquérito	95
2.3. Entrevistas.....	109

ACRÓNIMOS

AMM - Área Metropolitana de Maputo
AMT - Agência Metropolitana de Transportes
ANE - Administração Nacional de Estradas
AS - Assédio Sexual
AT - Assistência Técnica
BM - Banco Mundial
BRT - Bus Rapid Transit
CAI - Centro de Atendimento Integrado
CDC - Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos da Criança
CEDAW - Convenção das Nações Unidas para a Eliminação de Todas as formas de Discriminação contra a Mulher
CJIC - China Jiangxi Corporation for International Economic and Technical
CMM - Conselho Municipal de Maputo
DPGCAS - Direcção Provincial do Género, Criança e Acção Social
EAS - Exploração e Abuso Sexual
ESRS - Avaliação de Risco Ambiental e Social
FGD - Focus Group Discussion
GAFMVV - Gabinete de Atendimento à Família e Menores Vítimas de Violência
HCD Human-centered Design / Design centrado no humano
INE- Instituto Nacional de Estatística
IPF -Financiamento de Projectos de Investimento
LGBTI - Lésbicas, Gays, Bissexuais, Transgéneros e Intersexuais
MDR- Mecanismos de Diálogo e Reclamações
MGCAS- Ministério do Género, Criança e Acção Social
MMAIMVV- Multisectorial de Atendimento Integrado às Mulheres Vítimas de Violência
MTC -Ministério dos Transportes e Comunicações
MTL - Ministério dos Transportes e Logística
ONGs- Organizações Não Governamentais
ONU -Organização das Nações Unidas
OSCs -Organizações da Sociedade Civil
PMUAMM -Projecto de Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Maputo
QGAS -Quadro de Gestão Ambiental e Social
SAFMVV- Sector de Atendimento a Família e Menores Vítimas de Violência
UE -União Europeia

Mapas, Tabelas e Imagens

Mapa 1 – Traçado da BRT na AMM

Mapa 2 – Maputo e Matola: localização dos estaleiros e rota de obras

Mapa 3 - Mapa do sub-projecto de Molumbela – Khongolote

Mapa 4 - Mapa do sub-projecto de Intaka – Boquisso

Mapa 5 - Mapa do sub-projecto de Mathlemele – Wamatibjana

Mapa 6 - Mapa do sub-projecto da 24 de Julho e respectiva zona adjacente

Mapa 7 - Mapa do BRT

Mapa 8 - Mapa da Secção 1 do BRT

Mapa 9 – Excerto do Mapa da Secção 1 do BRT

Mapa 10 - Mapa da Secção 2.A do BRT

Mapa 12 – Excerto da Secção 2.A do BRT: Praça de Touros

Mapa 13– Excerto da Secção 2.A do BRT: localização das escolas

Mapa 14 - Mapa da Secção 2.B do BRT

Mapa 15 – Excerto do Mapa da Secção 2.B do BRT: proximidade de escolas

Mapa 16 - Mapa da Secção 3 do BRT

Mapa 17 – Excerto da Secção 3.A do BRT: Aldeia SOS

Mapa 18 –Mapa da Secção 3.B do BRT

Mapa 19 – Excerto do Mapa da Secção 3.B do BRT: proximidade de escolas

Mapa 20 –Mapa da Secção 4 do BRT

Mapa 21 – Excerto do Mapa da Secção 4 do BRT

Tabela 1 – Resumo de dados do DHS 2023 quanto à violência física em Maputo e na cidade de Maputo

Tabela 2 – Resumo de dados do DHS 2023 quanto prevalência da violência sexual em Maputo e na cidade de Maputo

Tabela 3 - Alguns factores influenciadores de VBG nos transportes

Imagem 1 - Quick Wins de Maputo (Estaleiro da JJR)

Imagem 2 - Quick Wins da Matola (Estaleiro CJIC)

Imagem 3 - Quick Wins da Matola - Zona de refeições (Estaleiro CJIC)

Imagem 4 – Quick Wins de Maputo (Estaleiro da JJR)

Imagem 5- Quick Wins da Matola (obras do traçado Kongolotho Molumbela)

Imagem 6 - Quick Wins da Matola – zona de sombra para refeições (Traçado Intaka Boquisso)

Imagem 7 - Praça dos Heróis (início do BRT)

Imagem 8 - Praça dos Combatentes

Imagem 9 – Lixeira de Hulene

Imagem 10 – Escola Primária Completa Imaculada

I. Introdução

A Violência Baseada no Género (VBG) é uma das violações de direitos humanos mais prevalentes no mundo, com impactos profundos na saúde, na participação económica e no desenvolvimento social das mulheres e homens afectados.

Globalmente, uma em cada três mulheres sofre violência física ou sexual por parte de um parceiro íntimo ou violência sexual por um não-parceiro.¹

Os projectos de construção para a melhoria dos transportes públicos, embora essenciais para a mobilidade e o crescimento económico, podem induzir ou exacerbar riscos de VBG se não forem integradas medidas específicas de prevenção e/ ou mitigação. A presença de trabalhadores migrantes, o aumento de influxo de mão-de-obra junto de comunidades vulneráveis, a precariedade do emprego feminino no sector da construção, a existência de benefícios dos projectos que podem interferir com as dinâmicas sociais e relações de poder, a possível demarcação ou redistribuição de terras, e a falta de mecanismos eficazes de denúncia podem contribuir para um ambiente propício a situações de violência, exploração e assédio.² Além disso, formas de VBG como o assédio sexual nos transportes públicos, podem ainda ser exacerbadas por mudanças na infraestrutura e pelo aumento da circulação de pessoas.

A população da Área Metropolitana de Maputo (AMM) cresceu rapidamente e espera-se que atinja quase 4 milhões de pessoas até 2035, o que representa um desafio acrescido à mobilidade na AMM. As actuais deficiências do sistema de transportes e a grande distância para alcançar oportunidades limitam o potencial das economias de aglomeração ligadas à concentração da população, das empresas e dos mercados. Para responder aos desafios identificados no sector de transportes na região do Grande Maputo, o Ministério dos Transportes e Logística (MTL), em coordenação com o Conselho Municipal de Maputo (CMM), conceberam o Projecto de Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Maputo (PMUAMM denominado MOVE Maputo, também designado neste relatório simplesmente por “Projecto”), financiado pelo Banco Mundial (BM).

O Projecto visa melhorar a mobilidade e acessibilidade ao longo de corredor seleccionado na área metropolitana de Maputo. Os principais objectivos do Projecto são os seguintes:

- (i) a construção do primeiro sistema de transporte rápido de autocarros (BRT) e instalações associadas na Área Metropolitana de Maputo, abrangendo as cidades de Maputo, Matola e a vila de Marracuene;
- (ii) melhoria do acesso aos bairros de baixo rendimento através de melhoramentos nas vias e estradas;

¹ Organização Mundial da Saúde (OMS). (2021). *Violence against women prevalence estimates, 2018*. Genebra: OMS. Disponível em <https://www.who.int/publications/i/item/9789240022256>.

² Banco Mundial. (2023). *Nota de Boas Práticas – Como abordar a Exploração e Abuso Sexual/Assédio Sexual (EAS/AS) em projetos de obras civis*. Banco Mundial. Disponível em <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/43fe9b6bbbed87bb69b8cfe59db962ec-0290012023/original/SEA-SH-Civil-Works-GPN-Third-Edition-Portuguese-translation-July-2023.pdf>.

(iii) a construção de infraestruturas de circulação não-motorizada, bem como a facilitação da mobilidade de grupos vulneráveis.

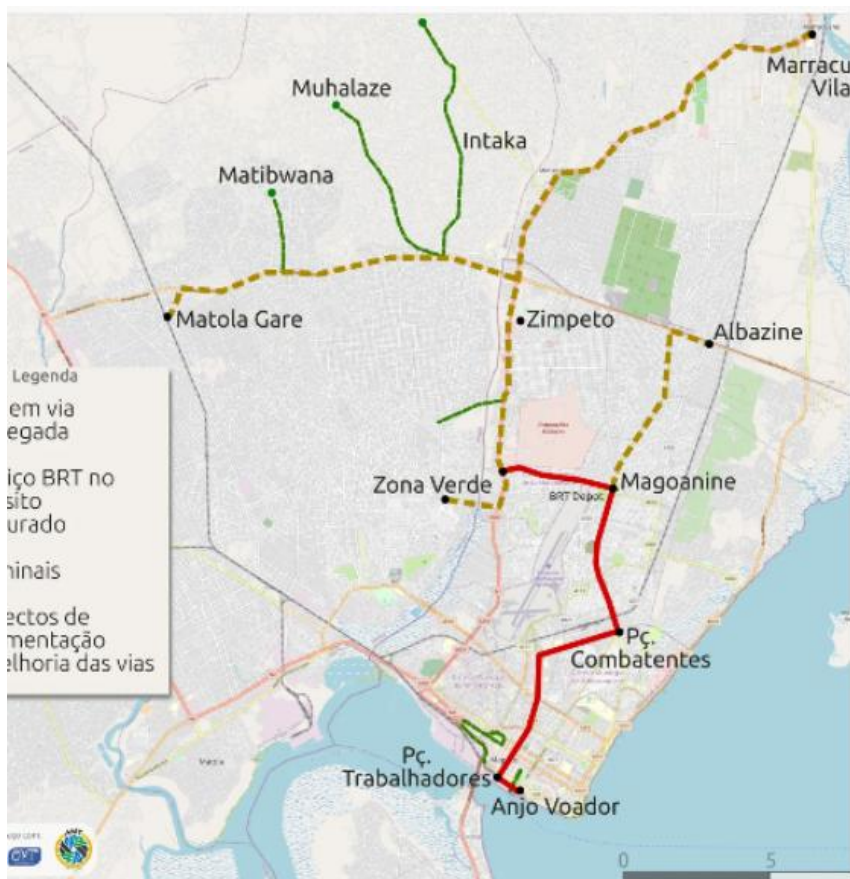
No âmbito da análise dos principais riscos sociais do Projecto, o BM desenvolveu uma avaliação de risco ambiental e social (ESRS) para o MOVE Maputo e classificou a probabilidade de ocorrência da VBG/EAS/AS como sendo de **risco substancial** pela combinação do risco substancial da parte ambiental e alto risco da parte social, com maior probabilidade de se manifestar durante as obras de construção civil.

Das componentes do Projecto que apresentam maiores riscos, contam-se as componentes 2 e 3:

- **Componente 2: melhorias Abrangentes nos Transportes Públicos** - Esta componente prevê financiar o primeiro Bus Rapid Transit (BRT) da AMM, que integra melhorias em infra-estrutura, gestão de tráfego, tecnologias digitais e gestão de operações, de forma a contribuir para melhorar o transporte público, melhorar a mobilidade segura dos pedestres e construir um sistema de transporte público inclusivo, com foco particular em mulheres, grupos de baixa renda e pessoas com deficiência.
- **Componente 3: Melhorias Abrangentes Para Acesso Seguro aos Bairros e Integração de Corredores** - Esta componente prevê apoiar investimentos em mobilidade nas áreas de influência do Projecto (para além dos corredores de BRT seleccionados) e acesso a bairros de baixa renda. Esta componente financiará obras, bens e serviços.

Em Moçambique, e particularmente na cidade de Maputo, a VBG manifesta-se de diversas formas, incluindo exploração sexual nas zonas urbanas, assédio sexual nos transportes públicos, violência doméstica e desigualdade de género no mercado de trabalho.

Garantir que as obras de melhoria dos transportes públicos em Maputo promovem ambientes seguros e inclusivos exige uma abordagem sensível ao género. Isso inclui o fortalecimento de políticas institucionais de prevenção da VBG, a criação de canais seguros de denúncia e o envolvimento de comunidades locais na concepção e implementação de estratégias eficazes para a protecção de todos.



MAPA 1 – Traçado da BRT na AMM
Fonte: Website do Projecto MOVE

II. Conceitos

Os principais conceitos utilizados são os seguintes:

Violência contra Mulheres e Meninas (VCOMM)	Qualquer acto de violência de género que resulte em dano físico, sexual ou mental, sofrimento, coação ou privação de liberdade das mulheres e meninas, seja na esfera pública ou privada. Inclui violência na família (ex.: maus-tratos, abuso sexual, violência relacionada ao dote), na comunidade (ex.: violação sexual, tráfico de mulheres, etc.) e perpetrada pelo Estado.
Violência Baseada no Género (VBC)	Termo genérico que abrange qualquer acto prejudicial cometido contra a vontade de uma pessoa e que se baseie em diferenças atribuídas socialmente (ou seja, com base no género) entre homens e mulheres. Abrange actos que infligem dano ou sofrimento físico, sexual ou psicológico, as ameaças de tais actos, a coacção e outras privações de liberdade. Esses actos podem ocorrer em público ou em privado. ³ Aplica-se também a pessoas LGBTI em casos relacionados com normas de masculinidade ou identidade de género, uma vez que abrange qualquer tipo de agressão física,

³ Inter-Agency Standing Committee (IASC). (2015). *Guidelines for Integrating Gender-Based Violence Interventions in Humanitarian Action* [Diretrizes sobre violência baseada no gênero do Comitê Permanente Interinstitucional – IASC]. Genebra: IASC. p. 5 Disponível em <https://interagencystandingcommittee.org/iasc-guidelines-integrating-gender-based-violence-interventions-humanitarian-action-2015>.

	psicológica, sexual ou simbólica contra alguém em situação de vulnerabilidade devido à sua identidade de género ou orientação sexual.
Exploração e Abuso Sexual (EAS)	Exploração sexual: todo abuso ou tentativa de abuso de uma posição de vulnerabilidade, diferença de poder ou confiança, para fins sexuais, inclusive, entre outras coisas, tirar proveito monetário, social ou político da exploração sexual de outra pessoa.⁴ Exemplos: Uma pessoa da comunidade recebe a promessa de emprego no local do projecto financiado pelo Banco em troca de sexo; Um trabalhador do projecto nega a passagem de uma mulher pelas obras, a menos que ela lhe preste um favor sexual.⁵ Abuso sexual: a intrusão física ou ameaça de intrusão física de natureza sexual, seja pela força ou sob condições desiguais ou coercitivas.⁶ Exemplos: Um trabalhador de um projecto abusa de uma pessoa da comunidade; Um trabalhador de um projecto tem uma relação sexual com uma criança menor de idade; Um trabalhador de um projecto permanece no refeitório após o jantar e ataca sexualmente um membro da equipe da cozinha.⁷
Assédio Sexual (AS)	Avanços de natureza sexual que não são aceitáveis ou consensuais pela vítima e colocam a mesma numa situação hostil. Alguns actos categorizados como assédio sexual são: piadas e comentários ofensivos com natureza sexual; exhibir imagens e ilustrações explicitamente sexuais; cartas, mensagens, emails, chamadas telefónicas de natureza sexual; comentários sobre a forma de vestir ou aparência que fazem a vítima se sentir desconfortável; assobios, ameaças, chamadas de nomes e olhares ofensivos; seguir e controlar alguém. Exemplos: Um trabalhador de um projeto envia mensagens de texto com conteúdo sexualmente explícito a um ou uma colega de trabalho. Um trabalhador de um projeto deixa uma foto ofensiva e com conteúdo sexualmente explícito na mesa de um colega de trabalho. ⁸
Casamento Infantil e Forçado	Casamento contra a vontade ou antes dos 18 anos. O artigo 1.º da Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos da Criança (CDC) define que são crianças os menores de 18 anos. Os padrões internacionais classificam crianças menores de 18 anos como incapazes de dar consentimento informado, independentemente da legislação local. Em Moçambique utiliza-se frequentemente a expressão “uniões prematuras” para designar esta realidade.
Consentimento Informado	Conjunto de princípios que priorizam os direitos, dignidade e recuperação de sobreviventes de violência, criando um ambiente de apoio. Visa respeitar e promover decisões informadas pelo sobrevivente.
Grupos	Segmentos da sociedade mais expostos à violação de direitos,

⁴ Nações Unidas (ONU). (2017). *UN Glossary on Sexual Exploitation and Abuse* [Glossário da ONU sobre exploração e abuso sexual]. Nova Iorque: ONU. p. 6. Disponível em <https://hr.un.org/materials/un-glossary-sexual-exploitation-and-abuse-2017>.

⁵ Banco Mundial. (2023). *Nota de Boas Práticas – Como abordar a Exploração e Abuso Sexual/Assédio Sexual (EAS/AS) em projetos de obras civis*. Banco Mundial. P. 10. Disponível em <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/43fe9b6bbbed87bb69b8cfe59db962ec-0290012023/original/SEA-SH-Civil-Works-GPN-Third-Edition-Portuguese-translation-July-2023.pdf>.

⁶ Idem. p. 5

⁷ Banco Mundial. (2023). *Nota de Boas Práticas – Como abordar a Exploração e Abuso Sexual/Assédio Sexual (EAS/AS) em projetos de obras civis*. Banco Mundial. P. 10. Disponível em <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/43fe9b6bbbed87bb69b8cfe59db962ec-0290012023/original/SEA-SH-Civil-Works-GPN-Third-Edition-Portuguese-translation-July-2023.pdf>.

⁸ Idem.

vulneráveis	incluindo pessoas com deficiência e minorias sexuais (LGBTI).
Tráfico de pessoas	Define-se como o recrutamento, transporte, transferência, abrigo ou recebimento de pessoas, por meio de ameaça, uso da força ou outras formas de coerção, rapto, fraude, engano, abuso de poder ou de posição de vulnerabilidade, ou a entrega ou recebimento de pagamentos ou benefícios para obter o consentimento de uma pessoa que tenha controle sobre outra, para fins de exploração. As mulheres e as crianças são particularmente vulneráveis às práticas de tráfico. ⁹

III. Objectivos da Análise Situacional

A análise situacional tem como objectivo mapear os principais factores de risco de VBG/EAS/AS existentes nas áreas de influência directa do Projecto, proporcionando um diagnóstico detalhado da situação actual.

Esta análise é desenvolvida pela Impacte Consultants, na qualidade de Provedor de Serviços especializados de VBG, contratada pelo Projecto MOVE para o efeito.

A análise situacional abrange:

- As tipologias mais frequentes de VBG/EAS/AS, o contexto em que ocorrem, suas formas e manifestações, em especial nas áreas do Projecto;
- Os grupos mais vulneráveis e em maior risco;
- Enquadramento normativo, acções de prevenção e medidas de mitigação em curso, mecanismos estabelecidos para coordenação e articulação entre os principais intervenientes;
- A identificação de riscos de VBG/EAS/AS nas diferentes componentes do Projecto MOVE e nas diferentes fases do Projecto;
- A análise dos diversos tipos de riscos associados;
- As oportunidades para reforçar a prevenção, mitigação e resposta a VBG/EAS/AS.

Metodologia da análise situacional

⁹ Banco Mundial. (2018). *Norma Ambiental e Social 2: Condições de Trabalho e Mão de Obra*. In *Quadro Ambiental e Social*. Washington, D.C.: Banco Mundial. Nota de rodapé 15. Disponível em <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/456161535383869508-0290022018/original/EnvironmentalSocialFrameworkPortuguese.pdf>.

A análise situacional baseou-se numa abordagem metodológica mista, combinando a recolha de dados secundários e primários para garantir uma compreensão abrangente dos riscos de VBG/EAS/AS nas áreas de influência do Projecto MOVE e durante as várias fases do Projecto.

Foram utilizados os seguintes métodos de recolha de informação:

- **Revisão de literatura:** análise de documentos nacionais e específicos do projecto para mapear tipos, níveis e prevalência da VBG/EAS/AS, identificando riscos e grupos vulneráveis.
- **Inquéritos:** aplicação de questionários estruturados para obter dados quantitativos e qualitativos sobre segurança, acessibilidade e percepções da comunidade sobre VBG/EAS/AS na utilização de transportes públicos.
- **Entrevistas:** condução de entrevistas presencialmente, de grupos comunitários, funcionários do município, prestadores de serviços, etc. proporcionando uma visão detalhada dos desafios enfrentados em cada área.
- **Observação directa:** análise de dinâmicas em estaleiros e áreas circundantes às obras em curso “Subprojectos Quick Wins nos municípios de Maputo e Matola, avaliando potenciais factores de risco, padrões de interação e impacto das actividades do projecto na segurança da comunidade.
- **Mapeamento das áreas mais sensíveis:** mapeamento das áreas onde decorrem obras ou onde estão projectadas.

A triangulação dos dados recolhidos das várias fontes reforçou a fiabilidade da análise, permitindo um mapeamento dos riscos e das oportunidades de prevenção e mitigação.

Para a ponderação dos riscos de VBG/EAS/AS, recorreu-se a dados secundários sobre as características gerais do contexto de Moçambique. Esta análise fundamentou-se numa extensa revisão da literatura e da legislação em vigor¹⁰ e apoiou-se em documentos chave do Banco Mundial e outras instituições relevantes.¹¹

¹⁰ Ver ANEXO 1 – Legislação e Coordenação.

¹¹ **Banco Mundial.** (2011). *Promoting Gender Equality: A Critical Driver for Development*. Banco Mundial. pp. 12, 14, 16-17. Disponível em: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/6013>.

Banco Mundial. (2015). *Políticas de Salvaguarda do Banco Mundial: Estrutura Ambiental e Social*. Banco Mundial. Disponível em: https://consultations.worldbank.org/content/dam/sites/consultations/doc/migration/consultation_paper_for_es_framework_second_draft_for_consultation_july_8_2015_6_00pm_por.pdf.

Banco Mundial. (2016). *Quadro Ambiental e Social do Banco Mundial*. Washington, DC: Banco Mundial. Disponível em: <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/456161535383869508-0290022018/original/EnvironmentalSocialFrameworkPortuguese.pdf>.

Banco Mundial. (2018). *Norma Ambiental e Social 2: Condições de Trabalho e Mão de Obra*. In *Quadro Ambiental e Social*. Washington, DC: Banco Mundial, nota de rodapé 15. Disponível em:

Paralelamente, foram recolhidos dados primários. A metodologia de recolha de dados primários envolveu a aplicação de inquéritos directos junto dos utilizadores dos transportes públicos, bem como a realização de observações *in loco* nos estaleiros das obras do Projecto em execução “subprojectos Quick Wins de Maputo e Matola” e nas zonas de acesso aos transportes. Os inquéritos e entrevistas aos utilizadores permitiram identificar as suas percepções de segurança e levantar as suas preocupações

<https://thedocs.worldbank.org/en/doc/456161535383869508-0290022018/original/EnvironmentalSocialFrameworkPortuguese.pdf>.

Banco Mundial. (2023). *Nota de Boas Práticas – Como abordar a Exploração e Abuso Sexual/Assédio Sexual (EAS/AS) em projetos de obras civis*. Banco Mundial. Disponível em: <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/43fe9b6bbbed87bb69b8cfe59db962ec-0290012023/original/SEA-SH-Civil-Works-GPN-Third-Edition-Portuguese-translation-July-2023.pdf>.

Banco Mundial. (2023). *World Bank Document - Gender-Based Violence (GBV) Risk Assessment*. Banco Mundial. pp. 5, 7-8, 10. Disponível em: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099032923182030676/pdf/P1801710a48a000d08dcc0f64e47a56680.pdf>.

Fraser, E., Viswanath, K., & MacLean, L. (2017). *Violence against Women and Girls: Infrastructure and Cities Briefing Paper*. DFID. Disponível em: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/620485/Infrastructure-Cities-briefing-note.pdf.

Inter-Agency Standing Committee (IASC). (2015). *Guidelines for Integrating Gender-Based Violence Interventions in Humanitarian Action* [Diretrizes sobre violência baseada no gênero do Comitê Permanente Interinstitucional – IASC]. Genebra: IASC, p. 5. Disponível em: <https://interagencystandingcommittee.org/iasc-guidelines-integrating-gender-based-violence-interventions-humanitarian-action-2015>.

International Finance Corporation (IFC). (2020). *Addressing Gender-Based Violence and Harassment (GBVH) in the Public Transport Sector*. Washington, DC: IFC.

Nações Unidas (ONU). (2017). *UN Glossary on Sexual Exploitation and Abuse* [Glossário da ONU sobre exploração e abuso sexual]. Nova Iorque: ONU, p. 6. Disponível em: <https://hr.un.org/materials/un-glossary-sexual-exploitation-and-abuse-2017>.

Projecto de Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Maputo (P175322). (2024). *Prevenção, Mitigação dos Riscos e Resposta a VBG/EAS/AS – Seguimento das Recomendações da Missão de Supervisão do Projecto realizada entre 9-18 de Setembro/2024, Outubro de 2024*.

World Bank. (2010). *Resettlement Policy Framework (RPF) and Resettlement Action Plans (RAPs)*. The World Bank. Disponível em: <https://documents1.worldbank.org/curated/pt/672551551098424901/pdf/Resettlement-Policy-Framework.pdf>.

Banco Mundial. (2023). *Quadro de Prevenção e Resposta à Violência Baseada no Género (VBG) do Programa Regional de Resiliência Climática para a África Oriental e Austral (PRRC)*. Banco Mundial. Disponível em: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099032923182030676/pdf/P1801710a48a000d08dcc0f64e47a56680.pdf>

Banco Mundial. (2023). *Plano de Acção de Violência Baseada no Género do Projecto de Transformação Urbana de Maputo (PTUM)*. Banco Mundial. Disponível em: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099100224153038542/pdf/P1714491ddf57c013188e012bbe853287e1.pdf>

Ministério da Economia e Finanças de Moçambique. (2021). *Avaliação de Riscos e Plano de Acção de Violência Baseada no Género (VBG) do Projecto de Gestão de Pescas e Desenvolvimento da Aquacultura (GEPRES)*. Ministério da Economia e Finanças. Disponível em: <https://www.mef.gov.mz/index.php/publicacoes/estudos/outros/projecto-gepres/1408-avaliacao-riscos-e-violencia-baseada-no-genero-sea-projecto-gepres/file>

República de Moçambique, Ministério dos Transportes e Comunicações, Agência Metropolitana de Transportes. (2023). *Mecanismo de Diálogos e Reclamações – Projeto de Mobilidade Urbana da Área Metropolitana de Maputo (P175322)*. Maputo.

República de Moçambique, Ministério dos Transportes e Comunicações. (2023). *Manual de Procedimentos para a Recolha e Gestão de Denúncias Sensíveis: Violência Baseada no Género (VBG), Exploração e Abuso Sexual (EAS) e Assédio Sexual (AS) – Projeto de Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Maputo (P175322)*. Map

relativamente à VBG/EAS/AS, evidenciando ainda os receios existentes e as reações das autoridades face a estas situações.

Relativamente aos potenciais riscos nas interações com comunidades locais, procedeu-se ao mapeamento das zonas e grupos de risco, de forma a identificar áreas e interações potencialmente vulneráveis à VBG quer no futuro traçado do BRT quer nas obras em curso (*Quick Wins*).

A análise considerou, ainda, os impactos do projecto, com especial atenção aos riscos associados à presença de trabalhadores migrantes nos estaleiros, diversidade cultural e linguística, e às possíveis desigualdades de poder, factores que podem complicar a comunicação nos locais de trabalho potenciando ambientes desfavoráveis e mais propensos a situações de VBG/EAS/AS bem como agravar a vulnerabilidade das comunidades face a situações de VBG. Foi utilizada observação directa, incluindo visitas aos estaleiros e entrevistas a trabalhadores expatriados, aos activistas, fiscais e empreiteiros.

O ponto de partida da análise dos riscos de VBG foi a potencial existência de riscos nas várias fases do Projecto: fase de mobilização, execução, desmobilização e operação.



Fase da mobilização: identificação de riscos relacionados com a contratação de empreiteiros ou outro pessoal para o Projecto. Foram identificados riscos em abstracto, ou seja, que podem existir nesta fase.

Fase de execução: avaliação dos riscos durante a fase de construção e obras, com foco nas dinâmicas e condições nos locais de trabalho, impactos do influxo de mão-de-obra nas comunidades adjacentes e situações de reassentamento involuntário. Foram analisadas as obras previstas na componente 2 do Projecto (obras projectadas da BRT) e as obras em curso na componente 3 do Projecto (obras das *Quick Wins*).

Fase de desmobilização: avaliação de potenciais riscos ligados aos impactos da saída do Projecto.

Fase da operação: análise dos riscos de VBG durante a utilização dos transportes públicos, ou melhor, operação do serviço BRT.

Dado que as obras do Projecto se encontram a decorrer em diferentes etapas — como o BRT na fase de conclusão do desenho detalhado e os *Quick Wins* na fase de construção— **não foi possível analisar no momento presente todos os riscos com o nível de detalhe desejado**. Assim, este documento caracteriza-se pela sua natureza dinâmica, podendo estar sujeito a contínuas actualizações em função das novas informações que venham a ser disponibilizadas durante a execução do Projecto.

IV. Enquadramento

Moçambique, localizado no sudeste da África, apresenta uma população jovem e predominantemente rural. Estima-se que a população de Moçambique seja de

aproximadamente 34.090.466 habitantes em 2025, sendo 16.524.089 homens e 17.566.377 mulheres.¹²

Moçambique é considerado um país de baixo rendimento pelo Banco Mundial. Em 2022, o Índice de Desenvolvimento de Género¹³ de Moçambique foi de 0,922, refletindo disparidades que favorecem os homens nos resultados de desenvolvimento humano. Isto coloca Moçambique entre os países com desigualdades de género significativas, embora esteja ligeiramente acima da média da África Subsaariana (0,894).

Já o Índice de Desigualdade de Género (IDG), que reflecte as desigualdades de género em três dimensões: saúde reprodutiva, empoderamento e actividade económica situava-se, em 2022, com um valor de 0,752¹⁴ posicionando Moçambique em 34.º lugar entre 146 países.

Em Moçambique, a VBG, incluindo a exploração e abuso sexual, é persistente e generalizada, alcançando proporções alarmantes.

A VBG pode acontecer de homens contra mulheres, mulheres contra homens, homens contra homens, mulheres contra mulheres, contra crianças, contra/por pessoas não binárias, pessoas com mobilidade condicionada e contra/por membros da comunidade LGBTI. Os dados mostram actualmente que tanto mulheres quanto homens sofrem violência, mas que as mulheres são desproporcionalmente mais afectadas.

Grande parte dos actos de VBG/EAS/AS ainda são um reflexo de aspectos culturais, que definem determinados costumes no seio do ambiente familiar e na resolução de conflitos. As normas que definem expectativas de comportamento para homens e mulheres, o tratamento desigual e as relações de poder dentro do espaço doméstico consubstanciam um ambiente favorável à VBG. O medo de represálias e o julgamento da comunidade continuam a ser obstáculos significativos à denúncia de casos de VBG.

Violência doméstica: física



Aproximadamente 1 em cada 4 mulheres são vítimas de violência física em Moçambique



Aproximadamente 1 em cada 5 homens são vítimas de violência física em Moçambique

¹² INE. Dados disponíveis em <https://ine.gov.mz/?utm>

¹³ O Índice de Desenvolvimento de Género (IDG) mede as desigualdades de género em três dimensões chave do desenvolvimento humano: saúde, educação e recursos económicos. Um valor de IDG igual a 1 indica paridade entre os géneros, enquanto valores abaixo de 1 significam disparidades que favorecem os homens. UNDP. Dados disponíveis em: <https://hdr.undp.org/data-center/specific-country-data#/countries/MOZ>

¹⁴ UN Women. Dados disponíveis em: <https://open.unwomen.org/en/our-reach/MZ?utm>

A violência física (no contexto da violência doméstica) em Moçambique continua a ser uma preocupação alarmante. De acordo com o Inquérito Demográfico e de Saúde 2022–23 (DHS 2023), 26% das mulheres e 22% dos homens relataram ter sofrido violência doméstica física desde os 15 anos. Ainda de acordo com este estudo, 19% das mulheres e 15% dos homens concordam que se justifica que um marido bata na mulher em, pelo menos, uma das cinco circunstâncias:

- i) a mulher deixa queimar a comida
- ii) discute com o marido/parceiro
- iii) sai de casa sem o avisar
- iv) é desleixada em relação aos filhos e
- v) rejeita relações sexuais

“Nós sabemos que aquilo que chega às instituições é uma percentagem muito pequena daquilo que acontece na sociedade.”

Graça Machel¹⁵

Existe uma alta prevalência de formas de VBG nas áreas do Projecto, incluindo violência física, sexual, psicológica, económica e exploração infantil.

Os dados do DHS 2023 demonstram que os níveis de violência doméstica (física) contra as mulheres em Maputo (província) (34,2%) e na Cidade de Maputo (32,1%) estão elevados quando comparados com as médias nacionais (26%). Em particular, a Cidade de Maputo destaca-se com taxas superiores à média urbana nacional, especialmente entre os homens (36%,4).

Os resultados reflectem uma concentração preocupante de violência física nas áreas de intervenção do projecto, evidenciando a urgência de acções direccionadas para prevenir novas ocorrências e oferecer apoio adequado às vítimas.

Os principais indicadores de VBG no DHS 2023 quanto à violência física em Maputo e na cidade de Maputo, onde se localizam as áreas de intervenção do projecto são os seguintes:

Local	Mulheres	Homens
Maputo (Província)	34,2%	21,2%
Cidade de Maputo	32,1%	36,4%

Tabela 1 – Resumo de dados do DHS 2023¹⁶ quanto à violência física em Maputo e na cidade de Maputo

¹⁵ O País, Graça Machel: Dados do INE sobre violência contra mulher não reflectem a realidade. Disponível em: <https://opais.co.mz/graca-machel-dados-do-ine-sobre-violencia-contra-mulher-nao-reflectem-a-realidade/>

A prevalência da violência sexual no contexto da violência por parceiro íntimo contra mulheres em Maputo (província) (11,8%) está entre as mais elevadas no país.

A Cidade de Maputo (10,2%) mantém valores acima da média nacional, mas abaixo de províncias como Sofala (15,9%) e Cabo Delgado (12,8%). Já quanto à violência sexual contra homens, os indicadores em Maputo (província) e na Cidade de Maputo apresentam uma prevalência de 5,2%.

Local	Mulheres	Homens
Maputo (Província)	11,8%	10,2%
Cidade de Maputo	5,2%	5,2%

Tabela 2 – Resumo de dados do DHS 2023¹⁷ quanto prevalência da violência sexual em Maputo e na cidade de Maputo
Fonte: Elaboração Própria

Em relação ao tráfico de pessoas e ao sexo transaccional, os dados disponíveis são limitados. No entanto, estudos indicam que o tráfico de pessoas é uma preocupação crescente em Maputo, com relatos de exploração sexual e trabalho forçado.¹⁸

Violência contra Crianças

A prostituição infantil é uma forma evidente de exploração sexual em Moçambique, particularmente em Maputo, Nampula, Beira e nas cidades fronteiriças.¹⁹ Áreas urbanas densamente povoadas e economicamente desfavorecidas frequentemente enfrentam maiores desafios relacionados com esse tipo de exploração.

Outro dos fenómenos preocupantes e de difícil combate são as uniões prematuras. Moçambique apresenta uma das taxas mais altas de casamento infantil no mundo, apesar dos esforços para reduzir as uniões precoces. As melhorias nesta matéria são muito lentas ao longo dos anos, conforme indicado pelos dados de estudos DHS de 1997, 2003 e 2011 e do Censo de 2017. Em 1997, 47% das meninas de 15 a 19 anos estavam casadas ou em união, enquanto, em 2017, essa percentagem diminuiu para 41%.²⁰ De acordo com o Inquérito de Indicadores de Imunização, Malária e (HIV/SIDA/IMASIDA), 46% das meninas entre 15 e 19 anos já estiveram grávidas ou tiveram um filho nascido vivo.²¹

¹⁶ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (INE). (2024) Moçambique: Inquérito Demográfico e de Saúde 2022–23: Relatório Definitivo. Maputo: Instituto Nacional de Estatística; Rockville, Maryland, USA: The DHS Program, ICF, 2024.

¹⁷ INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (INE). Moçambique: Inquérito Demográfico e de Saúde 2022–23: Relatório Definitivo. Maputo: Instituto Nacional de Estatística; Rockville, Maryland, USA: The DHS Program, ICF, 2024.

¹⁸ CEMIRDE. (2021). Estudo sobre Tráfico de Pessoas em Moçambique: Análise das políticas e práticas de combate na cidade de Maputo. CEMIRDE. Recuperado de: <https://revistas.uece.br>

¹⁹ Greene, Margaret. (2019). Gender Assessment for USAID/Mozambique Country Development Cooperation Strategy (Final Report). Iris Group for Management Systems International (MSI)/Tetra Tech Company.

²⁰ UNICEF (United Nations Children's Fund). (2021) "The Situation of Children in Mozambique", 2021.

²¹ Governo de Moçambique. (2018). Moçambique: Inquérito de Indicadores de Imunização, Malária e HIV/SIDA (IMASIDA): 2015 – Relatório Final. Maputo, Moçambique.

Violência contra pessoas LGBTI

A violência frequentemente é direcionada a indivíduos cujas identidades de género ou orientação sexual não se alinham com as normas convencionais.

As pessoas transgénero, de diferentes identidades de género, encontram-se especialmente vulneráveis à violência sexual, física e psicológica, pela forma como se apresentam. Outras pessoas com expressões de género e orientações sexuais não conformes enfrentam discriminações que podem culminar em agressões em razão da sua diferença.

A falta de leis e políticas adequadas para proteger as comunidades LGBTI (Lésbicas, Gays, Bissexuais, Transgéneros e Intersexuais) da VBG expõe muitos desses indivíduos a riscos elevados, inclusive de discriminação adicional no trabalho, por desconhecimento ou preconceito em relação à sexualidade ou identidade de género.

Um exemplo alarmante dessa realidade foi apresentado em Dezembro de 2013, quando o INS, a divisão de investigação do Ministério da Saúde de Moçambique, divulgou o seu Estudo Biológico e Comportamental entre Homens que Fazem Sexo com Homens, que indicou que 2,6% de homens que fazem sexo com homens em Maputo sofreram abuso físico no ano anterior devido à sua orientação sexual.²²

Estudos sociais em Moçambique relatam um nível decrescente de tolerância em relação a pessoas de diferentes religiões (87%), etnias (81%), imigrantes (76%) e diferentes orientações sexuais (54%).²³

Durante as entrevistas à comunidade LGBTI, conclui-se que a insegurança nos transportes é uma preocupação central desta comunidade, com 62,5% dos entrevistados relatando sentir-se inseguros nos transportes e 75% afirmando ter tido alguma preocupação específicas em relação a segurança pessoal. A discriminação foi identificada como um problema relevante por 87,5% dos entrevistados, especialmente entre os homens transgénero. A violência e o assédio são prevalentes, com 75% dos entrevistados já tendo vivenciado ou presenciado tais incidentes.

Baixo número de denúncias

Muitas vezes, a VBG/EAS/AS acontece sem a percepção do agressor ou vítima porque são actos considerados normais e por isso não têm local específico de ocorrência.

Ainda se vive numa sociedade de tabus onde muitas vítimas e testemunhas sentem medo e vergonha de fazer denúncias devido às ameaças do agressor e do julgamento da comunidade, o que por si só potencia o aumento da incidência de mais casos e dificulta sobremaneira o trabalho das autoridades.

²² Sida. (2014). The Rights of LGBTI People in Mozambique. Disponível em:

<https://cdn.sida.se/app/uploads/2021/05/07084755/rights-of-lgbt-persons-mozambique.pdf>.

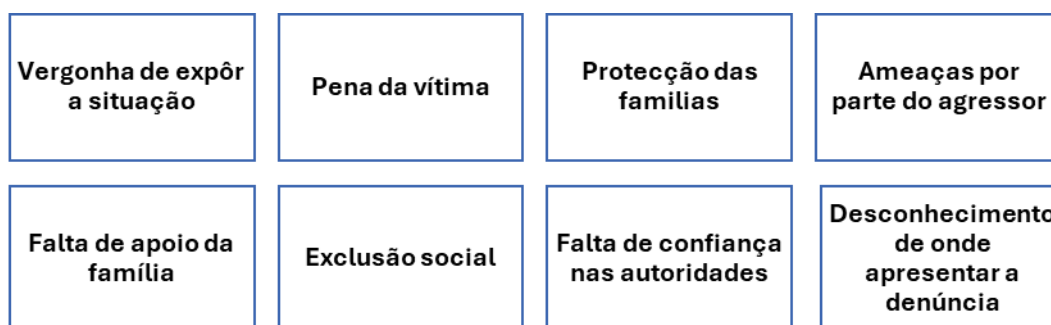
²³ Science Granting Councils Initiative. (2023). *Moçambique: Índice de Género* referindo um estudo designado Howard, B. (2020). All in this together: Africans tolerant on ethnic, religious, national, but not sexual differences (Dispatch No. 362). Afrobarometer. Disponível em <https://sgciafrica.org/wp-content/uploads/2023/08/Mozambique-GI-Country-Brief-Portuguese-WEB.pdf>

Assim, os tipos de VBG descritos assumem ainda maior preponderância e preocupação por não se conhecer a sua verdadeira grandeza, uma vez que o nível de denúncias parece, ainda, encobrir a verdadeira dimensão do problema.

O medo e vergonha em denunciar não apenas silenciam as vítimas, mas também contribuem para um ciclo contínuo de violência, pois a falta de denúncias e a ausência de intervenção efectiva das autoridades permitem que a violência persista e aumente.

De acordo com o DHS 2022–23, 66% das mulheres e 54% dos homens que sofreram violência física ou sexual nunca procuraram ajuda nem contaram sobre a violência a alguém.

Alguns dos factores que são apontados como responsáveis pela falta de denúncias deste fenómeno são:



Fonte: Elaboração Própria

Estes factores são potenciados por uma cultura, que por vezes assenta na culpabilização da vítima ao invés de se focar na reabilitação e punição do agressor, ou seja, considerando que estes fenómenos sucedem devido à forma que as vítimas agem, vestem, que as mesmas não são respeitadas com os seus parceiros, que não devem circular nas ruas a determinadas horas e sozinhas, etc.

Grupos de risco

Em Maputo, como em outras províncias de Moçambique, os grupos mais vulneráveis à VBG enfrentam riscos elevados devido a fatores socioeconómicos, culturais e estruturais. Estes grupos tipicamente incluem:

- Crianças e jovens, especialmente os mais vulneráveis economicamente ou sem uma estrutura familiar e, dentro destes, as meninas.
- Pessoas com deficiência
- Pessoas LGBTI
- Pessoas com elevado nível de vulnerabilidade económica, em especial, as mulheres
- Mulheres Trabalhadoras de Sexo (MTS)

O contexto urbano de Maputo expõe as mulheres e raparigas a uma maior incidência de violência sexual, exploração e tráfico, especialmente devido à proximidade com grandes centros urbanos, redes de tráfico e a maior mobilidade de pessoas, especialmente as que

estão em situação de vulnerabilidade, como as que têm deficiência, as que experimentam a marginalização social e falta de acessibilidade a serviços adequados.²⁴

Além disso, a subnotificação da violência contra homens, especialmente os membros da comunidade LGBTI, é um fenómeno presente em Maputo, onde normas de género rígidas podem levar a uma falta de apoio e compreensão para estas vítimas.²⁵ As MTS enfrentam também um risco elevado de VBG, uma vez que a sociedade, em regra, não reconhece o seu trabalho como legítimo. A ausência de protecção legal e social agrava a sua vulnerabilidade, expondo-as a diversas formas de violência, incluindo exploração, abuso e discriminação, tanto por parte de clientes como das autoridades e da própria comunidade.

Assim, as dinâmicas de risco para a VBG em Maputo são similares às observadas em outras províncias de Moçambique, mas o contexto urbano pode amplificar esses riscos devido à maior complexidade das questões socioeconómicas e culturais presentes na cidade.

Consequências da VBG

VBG prejudica a saúde, a dignidade, a segurança e a autonomia das suas vítimas e geralmente permanece envolta numa cultura de silêncio.

Os efeitos da VBG são severos, intensos e duradouros. Os efeitos podem ser de natureza física, psicológica, social ou socioeconómica, afectando a:

- ❖ Saúde física, sexual e reprodutiva, incluindo gravidez forçada e indesejada e infecções sexualmente transmissíveis (por exemplo, HIV), e até a morte.
- ❖ Saúde psicológica, incluindo trauma, perda de autoestima ou até depressão²⁶

Os efeitos da VBG também se reflectem ao nível económico e social²⁷:

- ❖ Económico: incluindo perda de produtividade, agravamento da pobreza e diminuição dos níveis de rendimento nacional
- ❖ Social: incluindo rejeição social e comunitária, estigmatização, disposição para a violência (principalmente pelos rapazes) e aceitação da violência (principalmente pelas raparigas).

²⁴ Associação Mulher, Direito e Desenvolvimento (AMuDe). (2020). Violência de Género em Moçambique: Uma Análise de Género e Direitos Humanos. Maputo: AMuDe e International Organization for Migration (IOM). (2021). Mozambique: Human Trafficking and the Vulnerability of Women and Children in Urban Centres. Disponível em: <https://www.iom.int/>

²⁵ Sida. (2014). The Rights of LGBTI People in Mozambique. Disponível em: <https://cdn.sida.se/app/uploads/2021/05/07084755/rights-of-lgbt-persons-mozambique.pdf>.

²⁶ Banco Mundial. 2023. *World Bank Document - Gender-Based Violence (GBV) Risk Assessment*. Páginas 5, 7-8, 10. Disponível em: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099032923182030676/pdf/P1801710a48a000d08dcc0f64e47a56680.pdf>.

²⁷ Banco Mundial (2011). *Promoting Gender Equality: A Critical Driver for Development*. P. 12, 14, 16-17. Disponível em <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/6013>.

VBG no sector dos transportes

A VBG no sector dos transportes públicos representa um grave obstáculo à mobilidade e à igualdade de género. Este fenómeno afecta sobretudo mulheres e raparigas, que frequentemente enfrentam assédio sexual e outras formas de violência enquanto utilizam sistemas de transporte ou desempenham funções como trabalhadoras deste sector.



A percepção de risco e as experiências reais de violência limitam a liberdade de movimento, o acesso a oportunidades económicas, à educação e à saúde, perpetuando desigualdades estruturais. Estudos mostram que até três em cada cinco mulheres relatam episódios de assédio em transportes públicos, com variações significativas entre cidades e países, revelando uma necessidade urgente de intervenção.²⁸

Além das passageiras, as trabalhadoras do sector dos transportes também são frequentemente vítimas de VBG, enfrentando assédio por parte de colegas, supervisores e utilizadores do transporte.²⁹

Este risco é amplificado pela predominância masculina no sector, pela natureza itinerante do trabalho e pela falta de supervisão em espaços isolados. A predominância masculina³⁰ no sector de transportes públicos reflecte as profundas desigualdades de género presentes em várias profissões.

A ocorrência de VBG/EAS/AS no contexto dos transportes, está relacionada a questões de segurança e direitos humanos. A exploração e assédio sexual ocorre tanto por meio da exploração económica ou sexual – passageiras podem ser forçadas a oferecer favores sexuais em troca de transporte gratuito ou tarifas reduzidas – quanto por comportamentos predatórios em que figuras de poder ou colegas podem tirar vantagem das vítimas. Relativamente ao assédio sexual nos transportes, este geralmente envolve contacto físico inadequado, comentários ofensivos, gestos indesejados ou perseguições, com natureza muitas vezes anónima e transitória desses ambientes, o que pode dificultar a identificação de agressores.

De um modo geral, a violência e a manifestação dos fenómenos de VBG/EAS/AS nos transportes podem ser potenciados por um conjunto de factores e comportamentos de risco, nomeadamente:

²⁸ International Finance Corporation (IFC). (2020). Addressing Gender-Based Violence and Harassment (GBVH) in the Public Transport Sector. Washington, D.C.: IFC.

²⁹ Fraser, E., Viswanath, K., & MacLean, L. (2017). *Violence against Women and Girls: Infrastructure and Cities Briefing Paper*. DFID. Disponível em: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/620485/Infrastructure-Cities-briefing-note.pdf

³⁰ Para enfrentar este desafio, iniciativas do Projeto MOVE têm buscado promover maior inclusão no sector. O projeto está formando 47 mulheres participantes do Programa Piloto de Capacitação de Mulheres Motoristas de Transportes Públicos, com o objectivo de contribuir para o aumento da participação feminina no sector de transportes públicos urbanos, com a meta de qualificar 30% de mulheres para concorrer a oportunidades de emprego na indústria e disponibilizar 20% da mão-de-obra necessária para as futuras operações do BRT.

Superlotação e má fiscalização	Insuficiência de transportes públicos	Design dos Transportes
Sentimento de superioridade Económica e/ou Social	Consumo de álcool e drogas	Baixos níveis de educação

Fonte: Elaboração Própria

A segurança é o factor mais importante na mobilidade das mulheres e este é o grupo populacional com maior risco de sofrer assédio no espaço público e crimes de assalto o que limita a sua liberdade e mobilidade.

Factores	Descrição
Predominância masculina	A elevada representação masculina no sector dos transportes públicos cria um ambiente propício para práticas de assédio e violência sexual, amplificando as desigualdades de género.
Estereótipos de Género	Estereótipos sociais que associam funções técnicas e de liderança aos homens dificultam a inclusão das mulheres, tanto como passageiras quanto como trabalhadoras, criando uma cultura de desvalorização.
Natureza itinerante do trabalho	As condições de trabalho itinerantes das motoristas e outros trabalhadores do sector, que frequentemente operam em locais isolados ou comunidades com elevado grau de risco, aumentam a vulnerabilidade à violência e ao assédio.
Falta de supervisão e segurança	A insuficiência de medidas de segurança, como câmaras de vigilância e presença policial, torna o ambiente de transporte público mais vulnerável à violência e ao assédio, além de dificultar a identificação dos agressores.
Ambiente anónimo e transitório	A natureza transitória dos ambientes de transporte público e a anonimidade das interações entre passageiros e trabalhadores tornam difícil a identificação e a responsabilização dos agressores.
Exploração económica ou sexual	Passageiras ou passageiros podem ser forçadas a oferecer favores sexuais em troca de transporte gratuito ou tarifas reduzidas, refletindo uma dinâmica de exploração e abuso de poder.
Cultura de culpabilização das vítimas	Em muitos casos, a sociedade coloca a culpa nas vítimas de assédio e violência sexual, responsabilizando-as pela sua vestimenta, comportamento ou acções, o que desencoraja as denúncias e perpetua a impunidade.

Tabela 3 - Alguns factores influenciadores de VBG nos transportes
Fonte: Elaboração Própria

Acções já tomadas para prevenir os riscos de VBG no Projecto MOVE

Têm vindo a ser tomadas medidas preventivas e mitigadoras dos riscos de VBG relativamente ao projecto MOVE, incluindo as seguintes:

- 1) **Aprovação do Código de Conduta:** Termos de responsabilidade para o cumprimento do código de conduta assinado por cada trabalhador para garantir normas claras e compromisso com a prevenção de VBG.
- 2) **Estabelecimento de canais Seguros de Denúncia:** MDR e Provedor de Serviços VBG com canal de denúncias específico para VBG. Está em curso o reforço de capacidades dos intervenientes directos na implementação do MDR júnior recentemente instalado e em processo de consolidação nas escolas adjacentes às obras das Quick Wins. Além disso, estão a ser implementadas caixas de sugestões em pontos estratégicos para incentivar a participação da comunidade e têm sido distribuídos materiais informativos.
- 3) **Estabelecimento de um Acordo de Colaboração (AC) com associações que representam e defendem os interesses dos grupos de maior risco identificados nas áreas de execução dos subprojectos** – O Projecto celebrou um acordo de colaboração que visa fundamentalmente garantir a participação activa das associações signatárias na planificação, implementação e monitoria das eficácia das medidas preventivas a VBG nas áreas de execução dos subprojectos Quick Wins, para além da colaboração esperada na identificação dos principais factores de risco e denúncias de possíveis casos que podem envolver os grupos a que representam. São signatários do AC a ABEVAMO, em representação das mulheres trabalhadoras de sexo, o FAMOD, em representação das pessoas com mobilidade condicionada, a Rede Came em representação das crianças e a LAMBDA, em representação da comunidade LGBTQ+.
- 4) **Estabelecimento do Memorandum de Entendimento (MdE) com o Mecanismo Multisectorial de Atendimento Integrado a Vitimas de Violência (MMAIVV)**– Um MdE foi celebrado por intermédio da representação do MMAIVV na Cidade de Maputo que são os Serviços de Assuntos Sociais (AS) para garantir o alinhamento das intervenções do Projecto com as directrizes do Governo de Moçambique estabelecidas para a prevenção, mitigação dos riscos e resposta a VBG para além da assistência técnica directa aos locais de execução dos subprojectos Quick Wins.
- 5) **Contratação de um Provedor de Serviços especializado em VBG (IMPACTE CONSULTANTS)** que fornece apoio na concepção, implementação e coordenação geral das actividades de prevenção, mitigação dos riscos e resposta à VBG/EAS/AS durante a vigência do projeto. No âmbito das actividades do PS, foram **destacados 3 activistas para os Locais de Construção**. As actividades prosseguidas por estes activistas envolvem acções de conscientização e sensibilização dirigidas à mão-de-obra dos empreiteiros, incluindo sessões semanais de sensibilização sobre aspectos de VBG nos briefings diários. Paralelamente, têm sido conduzidas iniciativas de conscientização e sensibilização junto às comunidades. Entre estas, destaca-se o encontro com agricultores em Molumbela, ocorrido a 6 de Fevereiro

de 2025, bem como acções específicas para vendedores formais e informais, realizadas entre 11 e 18 de Fevereiro de 2025. Adicionalmente, foi promovida uma campanha de sensibilização de casa em casa nos dias 13 e 14 de Fevereiro de 2025, reforçando a disseminação de informações sobre VBG.

O apoio às induções de novos trabalhadores dos empreiteiros tem sido outra vertente fundamental deste trabalho, com particular incidência na assistência aos Salvaguardas dos empreiteiros na realização de sessões de indução sobre o Código de Conduta e VBG para os recém-contratados.

Estas sessões ocorrem regularmente, dado o fluxo contínuo de novas contratações. Por fim, a monitoria dos riscos de VBG/EAS/AS é um processo contínuo, sendo realizada uma observação sistemática dos riscos associados, garantindo uma resposta atempada e eficaz às situações identificadas. Foram já realizadas **sessões de Indução (capacitação) para Trabalhadores:**

Número de sessões: Seis sessões

Actividade	Data
Indução aos Expatriados da CJIC	12 de Novembro de 2024
Indução das beneficiárias do Programa Piloto	19 de Novembro de 2024
Indução de alguns técnicos da Medorsa	27 de Novembro de 2024
Indução aos instructores do Programa Piloto	03 de Dezembro de 2024
Indução dos novos técnicos da AMT	04 de Fevereiro de 2025
Indução de mais técnicos da Medorsa	14 de Fevereiro de 2025

Sensibilização para aspectos de VBG nos Briefings Diários:

Desde 4 de Novembro de 2024 o PS realiza acções de **sensibilização para aspectos de VBG nos Briefings Diários** uma ou duas vezes por semana, dependendo da disponibilidade da mão-de-obra do empreiteiro.

6) Desenvolvimento e divulgação de materiais de comunicação:

Foram desenvolvidos cartazes, folhetos e panfletos que explicam sobre VBG, sobre o MDR e sobre o Código de Conduta. Estes materiais foram afixados nos estaleiros e em diversos estabelecimentos das entidades com as quais o projecto mantém ligação, garantindo uma ampla divulgação das normas e procedimentos de prevenção e resposta à VBG. Importa referir que este foi o primeiro lote de materiais elaborados em 2023 pela Unidade de Coordenação do Projecto.

Neste momento, está em curso a produção de novos materiais pelo Provedor de Serviços, com o intuito de reforçar a sensibilização e melhorar a acessibilidade da informação, adaptando-a às necessidades identificadas ao longo da implementação das actividades. Todos os materiais serão traduzidos para as línguas utilizadas pelos trabalhadores nos sub-projectos.

7) **Capacitação de Mulheres no Programa Piloto de Capacitação de Mulheres Motoristas de Transportes Públicos:**

Objectivo do Programa: Aumentar a participação feminina no sector de transportes públicos urbanos, qualificar 30% das mulheres para oportunidades de emprego e disponibilizar 20% da mão-de-obra necessária para operações futuras do BRT.

8) **Infraestrutura Responsiva às Necessidades de Privacidade:**

Foram garantidas instalações sanitárias segregadas e melhorias de privacidade nos estaleiros, especialmente nos locais com alojamento nocturno (Estaleiros do Empreiteiro na Matola).

V. Análise de riscos de VBG

1. Introdução e metodologia

Para a análise de riscos apresentada neste relatório, optou-se por utilizar a ferramenta de análise de risco baseada na norma ISO 31.000 porque esta proporciona uma abordagem estruturada e reconhecida internacionalmente para a identificação, avaliação e mitigação de riscos.³¹

Entre os principais benefícios da aplicação deste modelo, destacam-se:

- ✓ Maior uniformização dos processos institucionais
- ✓ Adopção de uma metodologia reconhecida internacionalmente, o que fortalece a confiança

A avaliação e análise dos riscos foi realizada com base nas seguintes questões fundamentais:

1. **O que pode acontecer, onde e quando, ou seja, quais os principais factores de risco?**

³¹ A norma ISO 31.000 pode ser utilizada por qualquer organização ou projeto, independentemente da sua dimensão, setor ou área de atuação, ajudando a aumentar as probabilidades de alcançar os seus objetivos. Além disso, melhora a capacidade de identificar oportunidades e ameaças, bem como a gestão dos recursos destinados à mitigação e tratamento dos riscos. A análise de risco pode ser aplicada tanto a nível estratégico como operacional. Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). "Gestão de Riscos – Princípios e Diretrizes. NBR ISO 31000." Rio de Janeiro: ABNT. (2009). maxwell.vrac.puc-rio.br. Disponível em: [/https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/4656830/mod_resource/content/1/ISO31000.pdf](https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/4656830/mod_resource/content/1/ISO31000.pdf). Purdy, Grant. "ISO 31000:2009—Setting a New Standard for Risk Management." Risk Analysis, vol. 30, n.º 6, 2010, pp. 881–886.

2. **Porque é que este risco pode ocorrer, ou seja, quais as principais causas prováveis deste risco?**
3. **Quais serão as consequências se o risco se concretizar, ou seja, qual o seu potencial impacto?**
4. **Quais são os métodos de controlo eficazes para prevenir e minimizar os impactos, ou seja, quais as estratégias de mitigação dos riscos identificados?**
5. **Qual é a eficiência destes métodos de controlo?**
6. **Qual é o nível de risco e como podemos lidar com este nível de risco no futuro?**

A estas perguntas acrescentamos ainda a informação recolhida na pesquisa, partilhando-a a propósito de cada tipo de risco para que a estratégia proposta possa ser o mais específica possível:

7. Qual a principal conclusão da pesquisa quanto ao risco identificado?

Assim, o presente capítulo apresenta a identificação e análise dos principais riscos de VBG. Em anexo foi preparada a matriz de riscos para cada sub-projecto (ANEXO 3), com uma análise detalhada do grau de risco e das estratégias de mitigação recomendadas. A matriz de riscos cobre apenas os riscos em concreto das obras já em curso, sendo enunciados, no presente capítulo, alguns riscos em abstracto ligados a obras projectadas ou outras fases do projecto.

2. Riscos gerais de VBG

Os **riscos gerais de VBG** referem-se aos factores estruturais e sociais que tornam certas populações mais vulneráveis a diferentes formas de VBG. No contexto do Projecto em Moçambique, esses riscos decorrem de normas culturais discriminatórias, desigualdade de género e barreiras que dificultam a denúncia e o acesso a serviços de apoio. Esses riscos estão presentes em todas as componentes do Projecto.

Os principais riscos gerais relativos ao contexto em que se enquadra o Projecto – como foi analisado no capítulo anterior – são os seguintes:

- **A VBG é um problema estrutural e profundamente enraizado nas áreas do projeto em Moçambique, manifestando-se em diferentes formas, incluindo violência física, sexual, psicológica e económica.** A sua prevalência está associada a **normas socioculturais discriminatórias, desigualdades de género, barreiras institucionais à denúncia e um acesso limitado** à serviços de apoio. Como foi analisado no contexto:
 - Os dados do Inquérito Demográfico e de Saúde (DHS 2023) revelam que a violência física contra mulheres é superior à média nacional em Maputo (província) e na Cidade de Maputo (34,2% e 32,1%, respectivamente, em comparação com a média nacional de 26%). No caso dos homens, a prevalência na Cidade de Maputo (36,4%) é também alarmante e significativamente superior à média nacional (22%).
 - A violência por parceiro íntimo destaca-se como uma das formas mais prevalentes de VBG. Cerca de 1 em cada 3 mulheres (33%) e 1 em cada 4

homens (26%) reportaram ter sido vítimas de violência física, sexual ou emocional por parte de um parceiro íntimo. Adicionalmente, 79,6% das mulheres e 70% dos homens referem ter sido alvo de comportamentos de controlo excessivo dentro das suas relações.

- A exploração sexual infantil e o tráfico de menores são desafios persistentes, agravados pela ausência de dados sistemáticos e subnotificação de casos. Factores como a pobreza, a migração e a vulnerabilidade socio-económica contribuem para um aumento dos riscos de exploração e violência contra mulheres e crianças.
- **Risco de normalização da violência e baixa denúncia.** Havendo uma **percepção generalizada de que a violência é aceitável** em determinadas circunstâncias (19% das mulheres e 15% dos homens concordam que um marido pode bater na esposa em algumas situações), há uma reduzida probabilidade de denúncia, aumento da perpetuação do ciclo de violência e limitação do acesso das vítimas a apoio e protecção.
- **Risco de falta de acesso a serviços de protecção e apoio.** A **insuficiência de serviços especializados para vítimas de VBG, fraca qualidade nos serviços providenciados** e limitações na resposta institucional pode levar a um reforço da impunidade dos agressores, retraumatização das vítimas e descredibilização dos mecanismos de denúncia.
- **Risco de reforço da desigualdade de género.** O Índice de Desenvolvimento de Género (0,922) reflecte disparidades significativas entre homens e mulheres em Moçambique, pelo que ainda se assiste a uma **limitação do acesso das mulheres à educação, emprego e participação política, perpetuando ciclos de exclusão e dependência**. Caso tal situação não seja intencionalmente prevenida com uma estratégia de prevenção na contratação dos empreiteiros e pessoal que trabalha no Projecto corre-se o risco de reforçar a desigualdade de género.
- **O enquadramento legal em Moçambique é suficiente e proíbe claramente a VBG, como analisado no contexto. No entanto persistem desafios gritantes ao nível da sua implementação prática.**

(Ver ANEXO 1 relativo ao enquadramento legislativo para informações mais detalhadas sobre o quadro legal aplicável à VBG)

Potenciais medidas preventivas e de mitigação dos riscos gerais de VBG

- **Sensibilização comunitária:** Implementar campanhas educativas sobre direitos humanos e igualdade de género para desconstruir normas culturais que legitimam a violência.
- **Formação de líderes comunitários e religiosos:** Envolver figuras de referência para promover mensagens de não tolerância à VBG.
- **Capacitação de profissionais da linha da frente:** Formar polícias, assistentes sociais e profissionais de saúde para uma abordagem sensível e eficaz no atendimento às vítimas.
- **Reforço de serviços especializados:** Reforçar a rede de centros de apoio às vítimas, incluindo abrigos, assistência psicológica e jurídica.

- **Melhoria da coordenação institucional:** Fortalecer parcerias entre instituições governamentais e ONGs para garantir uma resposta integrada.
- **Políticas inclusivas na contratação:** Garantir que os contratos do projecto incluam critérios de igualdade de género na selecção de trabalhadores e prestadores de serviço.
- **Monitorização e avaliação de impacto de género:** Implementar um sistema de acompanhamento para garantir que as actividades do projecto não reforcem desigualdades.
- **Combate ao assédio e discriminação no ambiente de trabalho:** Garantir a aplicação do código de conduta por empresas contratadas, incluindo mecanismos de responsabilização.
- **Fortalecimento da capacidade institucional e técnica dos atores da área metropolitana de Maputo para garantir a prevenção dos aspectos de VBG na gestão do BRT na fase de operação, após o término do projeto financiado pelo Banco Mundial.**

3. Riscos na fase de mobilização

A fase de mobilização é um momento crítico para a implementação de qualquer projecto, pois **envolve a selecção e contratação de empreiteiros e trabalhadores, a definição de condições de trabalho e a preparação da força de trabalho para operar num ambiente novo** e, muitas vezes, sensível.

O Banco Mundial possui um conjunto abrangente de políticas de salvaguarda ambiental e social destinadas a mitigar riscos associados a projectos de desenvolvimento, especialmente durante fases críticas como a mobilização. Essas políticas abordam diversas áreas, incluindo condições laborais, dinâmicas de poder, comunicação intercultural e impactos sociais.³² Assim, a Estrutura Ambiental e Social do Banco Mundial enfatiza a importância de garantir condições de trabalho seguras e justas. Isso inclui a prevenção de práticas como trabalho infantil e trabalho forçado. O Banco Mundial exige que os mutuários identifiquem e avaliem os riscos potenciais de trabalho infantil e forçado durante o processo de avaliação de riscos e impactos dos projectos. Além disso, os mutuários devem assegurar que os principais fornecedores dos projectos estejam em conformidade com as normas laborais estabelecidas, promovendo a transformação de fornecedores que não atendam a esses critérios. O Banco Mundial enfatiza ainda a necessidade de inclusão social e participação activa das partes interessadas em seus projectos.

Em suma, o Banco Mundial implementa uma série de políticas de salvaguarda³³ para identificar, evitar e mitigar impactos sociais adversos decorrentes dos seus projectos. Essas políticas abrangem áreas como avaliação ambiental, reassentamento, protecção de habitats naturais e VBG. O objectivo é garantir que os projectos financiados promovam

³² Banco Mundial. (2015). *Políticas de Salvaguarda do Banco Mundial: Estrutura Ambiental e Social*. Disponível em: https://consultations.worldbank.org/content/dam/sites/consultations/doc/migration/consultation_paper_for_es_framework_second_draft_for_consultation_july_8_2015_6_00pm_por.pdf

³³ Idem.

desenvolvimento sustentável e equitativo, minimizando impactos negativos sobre as comunidades locais e o meio ambiente.³⁴

Em abstracto, podem ser identificados os seguintes riscos na fase de mobilização:

- **Risco na selecção de empreiteiros e trabalhadores:** a contratação de empresas sem critérios rigorosos pode levar à presença de trabalhadores sem formação adequada em prevenção de VBG/EAS/AS, aumentando o risco de assédio, exploração e abuso.

Para **garantir a selecção responsável de empreiteiros e trabalhadores**, podem ser consideradas as seguintes medidas:

- Implementar **critérios rigorosos para a selecção de empreiteiros**, assegurando que todas as empresas contratadas cumpram normas de direitos humanos e tenham políticas robustas de prevenção contra a VBG/EAS/AS.
- Estabelecer **políticas de equidade de género e diversidade** que promovam oportunidades iguais para mulheres e outros grupos vulneráveis, garantindo um ambiente de trabalho inclusivo e respeitoso.
- Promover a **sensibilização e consciencialização obrigatória sobre VBG/EAS/AS** na contratação: todos os trabalhadores devem receber formação específica sobre assédio sexual, exploração e abuso, bem como sobre canais de denúncia disponíveis.
- Garantir **verificação de antecedentes**, assegurando a realização de verificações de antecedentes, incluindo referências dos empregadores anteriores.
- Garantir **condições de trabalho justas**, com contratos formais, respeito pelos direitos laborais e mecanismos acessíveis de denúncia, prevenindo situações de exploração e abuso.
- **Envolvimento das Partes Interessadas** – Beneficiários do Projecto, executores etc.. para garantir a eficácia na implementação das medidas preventivas.

- **Risco nas condições de trabalho e alojamento:** ambientes inadequados podem gerar vulnerabilidades entre os trabalhadores, favorecer relações de poder abusivas e comprometer o bem-estar físico e psicológico da mão de obra.

Para **garantir condições de trabalho e alojamento dignos e seguros**, podem ser consideradas as seguintes medidas:

- Assegurar que os alojamentos disponibilizados para trabalhadores deslocados sejam **seguros, tenham infra-estrutura adequada, privacidade** e acesso a saneamento, promovendo o bem-estar de todos.

- **Risco de falhas na comunicação e sensibilização cultural:** diferenças culturais e linguísticas podem resultar em mal-entendidos sobre normas de segurança, respeito e convivência, aumentando conflitos e riscos de discriminação e VBG.

³⁴ Banco Mundial. (2016). Quadro Ambiental e Social do Banco Mundial. Washington, DC. Disponível em: <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/456161535383869508-0290022018/original/EnvironmentalSocialFrameworkPortuguese.pdf>

Para **garantir comunicação clara e sensibilidade cultural**, podem ser consideradas as seguintes medidas:

- Promover **formação contínua sobre normas de conduta, segurança e respeito pela diversidade cultural**, assegurando que todos os trabalhadores compreendam e adotem boas práticas de convivência e respeito mútuo.
- Incentivar a **tradução e o diálogo intercultural** para prevenir tensões e comportamentos discriminatórios, fortalecendo um ambiente de trabalho harmonioso e colaborativo.
- Estabelecer **regras claras na contratação de empreiteiros** relativamente à existência de tradutores e mecanismos que assegurem a compreensão mútua sempre que há diversidade linguística e cultural.³⁵

- **Risco de impactos negativos na comunidade local:** a interação entre trabalhadores e grupos vulneráveis, como mulheres, crianças e moradores de rua, pode aumentar casos de exploração, assédio e violência.³⁶

Para **garantir impacto positivo na comunidade local** podem ser consideradas as seguintes medidas:

- Desenvolver estratégias para **proteger mulheres e crianças e/ou outros grupos vulneráveis da comunidade**, incluindo campanhas de sensibilização e parcerias com organizações locais que promovam a segurança e o bem-estar social.
- Reforçar **serviços de apoio às vítimas** de VBG/EAS/AS, garantindo que a infra-

³⁵ É essencial garantir que os contratos de concessão e demais previsões contratuais na região metropolitana de Maputo sejam estruturados de forma a assegurar a continuidade e sustentabilidade das intervenções previstas. Este aspecto é particularmente relevante no contexto do BRT. Deve-se ter em conta que as Quick Wins – medidas de curto prazo implementadas para melhorias imediatas – estavam previstas para terminar oficialmente em abril. No entanto, devido a possíveis atrasos, é fundamental considerar a sua intersecção com a transição para o BRT e garantir que as lições aprendidas sejam reflectidas nos contratos futuros. Isso evitará lacunas operacionais e permitirá uma melhor articulação entre os diferentes estágios do projeto.

³⁶ Embora melhor sistematizados e detalhados abaixo especificamente a propósito do Projecto MOVE, os riscos mais relevantes de VBG apontados noutros Planos de Acção para a Prevenção de VBG em Moçambique (**Banco Mundial**. (2023). *Plano de Acção de Violência Baseada no Género do Projecto de Transformação Urbana de Maputo (PTUM)*. Banco Mundial. Disponível em: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099100224153038542/pdf/P1714491ddf57c013188e012bbe853287e1.pdf>) são os seguintes:

- **Influxo laboral:** Embora pequeno, pode aumentar a procura por trabalho sexual e o risco de uniões prematuras. Trabalhadores jovens e deslocados podem envolver-se em assédio e exploração sexual.
- **Trabalho infantil e abuso:** Risco de uso de mão de obra infantil e violência contra crianças, especialmente meninas nos bairros abrangidos.
- **Incremento de renda (homens):** Melhoria financeira pode levar a maior consumo de álcool/drogas, violência, exploração sexual e comportamentos abusivos.
- **Incremento de renda (mulheres):** Mulheres economicamente independentes podem sofrer violência doméstica devido a normas sociais e desigualdade de género.
- **Localização das obras:** Proximidade de escolas, ruas e residências pode aumentar a exposição de mulheres e meninas ao risco de exploração e abuso sexual.
- **Condições do estaleiro:** Falta de sanitários e vestiários separados pode propiciar assédio e abuso sexual.
- **Infraestruturas encobertas:** Construção de edifícios públicos e instalações de obra pode exacerbar o risco de VBG.
- **Relação hierárquica no trabalho:** Assédio sexual pode ocorrer devido a abuso de poder por superiores.
- **Titularização de terras:** Mulheres podem sofrer violência doméstica se maridos ou filhos não aceitarem a co-titularidade.
- **Reassentamento e meios de vida:** Mudanças sociais podem gerar violações de direitos, afetando grupos vulneráveis (mulheres chefes de família, idosos, pessoas com deficiência).
- **Troca de benefícios por favores sexuais:** Possibilidade de abuso de poder por parte de trabalhadores e agentes implementadores, exigindo medidas preventivas.

estrutura comunitária tenha capacidade para responder eficazmente às necessidades da população.

- Estabelecer e garantir o cumprimento de regras relativas às **interacções dos trabalhadores com as comunidades**.

4. Riscos na fase de execução

A fase de execução de um Projecto de grande escala, como o MOVE Maputo, **envolve a implementação prática das actividades planeadas, a mobilização de trabalhadores para os locais de obra e a interacção contínua com as comunidades** adjacentes. Nesta fase, os riscos de VBG/EAS/AS, tornam-se mais concretos e exigem uma abordagem estruturada para mitigação e resposta.

4.1. Riscos nos estaleiros

Existem actualmente 3 estaleiros nas Quick Wins da Matola (obras da componente 3 do Projecto). São estaleiros da CJIC nos Subprojectos: Molumbela – Khongolote, Intaka – Boquisso e MatlHEMELE-Umatibjana, Estaleiros da Matola. Existe ainda 1 estaleiro nas Quick Wins de Maputo, localizadas nas avenidas da ONU, 24 de Julho, Zâmbia e Tanzânia: pertencente à JJR Moçambique (empresa de origem portuguesa).

Os **factores de risco** identificados nos locais de obras são os seguintes:

- **Diversidade linguística e cultural:** quando existem barreiras linguísticas, estas dificultam a comunicação entre os trabalhadores bem como a compreensão de normas e políticas de VBG/EAS/AS.
- **Relações de poder entre supervisores e trabalhadores:** os ambientes excessivamente rígidos e hierárquicos podem levar a situações de abuso de poder ou discriminação ou mesmo à existência de agressões verbais ou físicas.
- **Interacções entre os trabalhadores do sexo masculino e feminino** no ambiente de trabalho: quando existem comportamentos inapropriados ou situações de discriminação de homens para com mulheres isso pode constituir uma situação de VBG.
- **Separação entre alojamentos de homens e mulheres:** caso exista falta de separação adequada entre alojamentos e instalações para homens e mulheres, tal pode aumentar a situações de violência, assédio ou outras formas de abuso.
- **Mudança de roupa nas frentes de obra:** o facto de alguns trabalhadores se vestirem e despirem nas frentes de obra onde há falta de privacidade cria um ambiente potencialmente vulnerável a situações de VBG/EAS/AS.
- **Uso de refeitórios nos momentos de refeição:** quando os trabalhadores não têm ou não usam as zonas de refeições designadas para o efeito acabam por interagir com a população local o que pode trazer risco de exposição a situações de VBG/EAS/AS.
- **Sanitários móveis:** quando os trabalhadores não têm acesso a sanitários limpos ou funcionais no local de trabalho, são obrigados a recorrer às instalações sanitárias das comunidades vizinhas e/ou aos espaços baldios (mato). Essa prática pode aumentar o risco de exposição a situações de VBG/EAS/AS.
- **Iluminação e Segurança nos Percursos entre Estaleiros e Obras:** a falta de

iluminação adequada em trajectos críticos pode facilitar a ocorrência de incidentes de VBG/EAS/AS, colocando tanto os trabalhadores quanto os membros da comunidade local em risco.

A situação dos vários estaleiros é diferente, quer em termos de dinâmicas de trabalho e das comunidades adjacentes. Nas *Quick Wins* de Maputo (Avenida ONU e Avenida 24 de Julho), não há diversidade linguística e os trabalhadores expatriados não ficam em alojamentos nos estaleiros. Nas *Quick Wins* de Matola, o ambiente no estaleiro de origem chinesa envolve uma diversidade linguística e cultural que gera desafios de comunicação e cria um ambiente difícil, com conflitos frequentes.

4.1.1. Quick Wins de Maputo

Diversidade linguística e cultural: A ausência de barreiras linguísticas facilita a comunicação. O ambiente de trabalho é descrito como “amigável” e há facilidade no entendimento entre trabalhadores e supervisores.

Relações de poder entre supervisores e trabalhadores: Não foram identificadas relações hierárquicas abusivas. Tirando um ou outro conflito pontual relacionado com questões relativas a condições laborais (já ultrapassadas), o ambiente de trabalho e a relação com os supervisores são descritos como “amenos” e “agradáveis”.



Imagem 1 - Quick Wins de Maputo (Estaleiro da JJR)

Interações entre os trabalhadores do sexo masculino e feminino: Tanto os fiscais quanto os activistas que realizam actividades junto aos trabalhadores relatam que não há registo de incidentes específicos entre homens e mulheres no ambiente de trabalho para além dos já reportados a propósito da relação entre superiores hierárquicos e subalternos, a relação é descrita como respeitosa e, no caso das bandeirolas, observa-se até uma certa distância por parte dos colegas, devido à natureza específica das suas funções. No entanto, é importante ressaltar que existem momentos regulares de interação entre os trabalhadores, quer durante as sessões matinais de Saúde, Segurança e Sustentabilidade (DSS), nos intervalos para as refeições ou no término da jornada diária. Estes momentos possibilitam a socialização e a troca de experiências, sendo, por isso, essenciais para a dinâmica laboral e para a promoção de um ambiente de trabalho saudável e equilibrado.

Separação entre alojamentos de homens e mulheres: não existem alojamentos específicos para trabalhadores já que os trabalhadores expatriados não ficam alojados no estaleiro.

Mudança de roupa nas frentes de obra: em Maputo, tem sido reportado que alguns homens trabalhadores se vestem e despem nas frentes de obra, o que é um risco para situações de VBG, EAS e AS, quer dos próprios quer das comunidades com os quais interagem. Através de observação directa e entrevistas, apurou-se que as condições do vestiário nos estaleiros são dignas, mas que por vezes os trabalhadores optam por se vestir e despir nas frentes de obra para “poupar tempo”. Uma vez que tem havido um alerta e fiscalização constante de modo que as boas práticas se enraizem no espaço laboral, essas situações parecem ter diminuído.

Uso de refeitórios nos momentos de refeição: em Maputo, os trabalhadores almoçam próximo das obras. Colocam mesas e bancos no passeio nas sombras e gazebos disponibilizados.

4.1.2. Quick Wins de Matola



Imagem 2 - Quick Wins da Matola (Estaleiro CJIC)

Diversidade linguística e cultural: na Matola, em todos os sub-projectos de construção das *Quick Wins*, a diversidade linguística e cultural foi identificada como um desafio significativo nos três estaleiros. A mão-de-obra expatriada (de origem chinesa) não fala português, poucos falam inglês e, entre os que falam, o número de expatriados fluentes em inglês é muito reduzido.

Estaleiro	Total	Mulheres	Homens	Falantes de Língua Inglesa
Khongolote- Molumbela	7	0	7	2
Intaka-Boquisso	12	3	9	5
Mathlemele-Uamatibjana	5	0	5	1
Total	24	3	21	8

Por causa da dificuldade de comunicação, existem relatos que indicam que os tons de voz ríspidos utilizados pelos supervisores expatriados são percebidos como agressivos. Os próprios trabalhadores chineses têm consciência desta dificuldade. Nas entrevistas realizadas, um trabalhador chinês reportou que na sua interação com as pessoas “*tem tido problemas, por causa do seu tom de voz*”. Esse tom é percebido como grito ou berro. E refere que, por vezes, até grita com os colaboradores, mas “*como forma de chamar atenção para tomarem cuidado com certos equipamentos*”. A existência de várias queixas sobre a rispidez e “tom agressivo” dos trabalhadores expatriados confirma a dimensão do problema.

O tipo de interação descrita, pode não ser intencionalmente abusiva, mas é interpretado como uma forma de humilhação, intimidação ou agressão, o que potencialmente configura uma violação dos direitos e do respeito pela dignidade dos trabalhadores, um dos elementos centrais da VBG. Além disso, a falta de comunicação clara sobre normas de VBG, EAS e AS aumenta o risco de comportamentos abusivos se normalizarem sem serem reconhecidos como tal.

Relações de poder entre supervisores e trabalhadores: na Matola, em todos os sub-projectos de construção das *Quick Wins*, as relações entre supervisores expatriados e subordinados (mão-de-obra local) são marcadas por uma percepção de abuso de poder, especialmente devido à rispidez e ao “tom de voz agressivo” utilizado pelos supervisores, o que tem sido fonte de conflitos. Foram ainda reportadas acusações de maus-tratos, incluindo agressões verbais e físicas. Ainda que não se classifiquem formalmente como VBG, estes actos de violência exigem atenção e ampliam o risco de VBG. A observação directa e os testemunhos recolhidos sugerem que a comunicação ríspida é uma prática comum entre os próprios trabalhadores expatriados, possivelmente reflectindo um traço cultural. No entanto, independentemente da sua frequência ou origem, tal conduta não é aceitável.

Interações entre os trabalhadores do sexo masculino e feminino: Já foram observados incidentes de tratamento potencialmente discriminatório e assediador em relação a mulheres trabalhadoras.

Separação entre alojamentos de homens e mulheres:

Apenas no subprojecto de construção da estrada Intaka – Boquisso -, existem 2 mulheres e 9 homens expatriados alojados no estaleiro. Neste sub-projecto, há uma clara separação entre os alojamentos dos homens e mulheres.

Nas obras do subprojecto de construção da estrada Mathlemele – Wamatibjana, existem 9 homens expatriados alojados no estaleiro e no subprojecto de construção da estrada Molumbela – Khongolote existem 6 homens expatriados alojados no estaleiro.

Em todos os sub-projectos há uma separação entre as áreas privadas e comuns.

O pessoal de limpeza e cozinha é feminino, mas não existem reportes de queixas de VBG.

A mão-de-obra local contratada que vem das províncias não reside no estaleiro. Reside normalmente perto do estaleiro, junto da comunidade, nos anexos de casas ou arrendando quartos.

Mudança de roupa nas frentes de obra: na Matola, em todos os sub-projectos de construção das *Quick Wins*, a maioria dos trabalhadores vão já vestidos para o estaleiro e, os que não vão, utilizam os vestiários.

Uso de refeitórios nos momentos de refeição: Nos sub-projectos das *Quick Wins* Matola, onde a alimentação é de responsabilidade dos trabalhadores, a prática comum é trazer lanche ou almoço de casa, alguns almoçam em casa por morar perto, e um número reduzido recorre a quiosques e barracas, principalmente na semana de pagamento dos salários, quando há maior poder de compra.

Em concreto, a situação é a seguinte:

- Nas obras das Quick Wins da Matola - subprojecto de construção da estrada Intaka – Boquisso – os trabalhadores possuem um novo refeitório, mas ainda assim, alguns trabalhadores almoçam fora do estaleiro, por hábito, e pelo facto do estaleiro ficar distante. Acresce que os trabalhadores que não são expatriados não têm boas condições para conservação da comida (geleiras) e seu aquecimento (micro-ondas).
- Nas obras das Quick Wins da Matola - subprojecto de construção da estrada Mathlemele – Wamatibjana, - o refeitório é de chapa, ao lado da casa de banho (os trabalhadores reclamam de mau cheiro). Cerca de metade dos trabalhadores almoça no estaleiro, mas fora do refeitório, e outra metade almoça fora do estaleiro. Os trabalhadores que não são expatriados não têm boas condições para conservação da comida (geleiras) e seu aquecimento (micro-ondas).
- No subprojeto de construção da estrada Molumbela – Khongolote, constatou-se que o refeitório existente é de chapa, possui apenas uma janela e um espaço reduzido. Além disso, os trabalhadores relataram que o empreiteiro frequentemente mantém o refeitório trancado, alegando que passou a ser utilizado como armazém.
- Recentemente, o Projeto MOVE aprovou a construção e utilização de refeitórios móveis como alternativa, no entanto, alguns trabalhadores expressaram preocupação quanto às condições de conservação das refeições nesse novo modelo.
- Em todos os estaleiros foi reportado que têm sido disponibilizados “locais de sombra”, através de lonas, gazebos ou tendas, para evitar a interacção com a comunidade.



Imagem 3 - Quick Wins da Matola - Zona de refeições (Estaleiro CJIC)

Sanitários móveis: no estaleiro de Matlhomele nas obras das *Quick Wins* da Matola foi reportada uma situação em que os WC móveis ao longo das frentes de obra não tinham condições de limpeza, pelo que os trabalhadores eram obrigados a pedir às comunidades vizinhas para usar as suas WCs. A empresa responsável pela limpeza dos mesmos não estava a trabalhar (não tinham sido contratados naquele mês) o que implicaria que os trabalhadores tivessem de os limpar. Essa situação já foi ultrapassada, existindo agora WC móveis disponíveis.

Iluminação e Segurança nos Percursos entre Estaleiros e Obras:

Um dos riscos identificados em Agosto de 2024³⁷ para os sub-projectos da Matola foi a insuficiência de iluminação ao longo dos percursos que ligam os estaleiros às áreas de obra, bem como em vários contextos comunitários ao redor dessas áreas. Em muitas das localidades visitadas, a iluminação pública é escassa ou inexistente, criando áreas de sombra que aumentam a sensação de insegurança, especialmente durante as primeiras horas da manhã e à noite. A falta de iluminação adequada em trajectos críticos pode facilitar a ocorrência de incidentes de VBC/EAS/AS, colocando tanto os trabalhadores quanto os membros da comunidade local em risco. Em áreas onde a infra-estrutura urbana é limitada, a escuridão pode criar obstáculos para a circulação segura, especialmente para mulheres e outras populações vulneráveis que podem já se sentir marginalizadas.

4.1.3. Medidas de prevenção e mitigadoras³⁸

Factor de risco	Recomendações
Diversidade linguística e cultural	Garantir a tradução: Garantir a existência de intérpretes/tradutores para facilitar a comunicação entre trabalhadores expatriados e locais, garantindo compreensão mútua. Promover formação em comunicação intercultural: Realizar sessões práticas sobre estilos de comunicação e normas culturais, ajudando supervisores e trabalhadores a ajustarem sua linguagem e tom de voz. Reforçar a implementação do código de conduta: Sensibilizar todos os trabalhadores sobre as directrizes do código, destacando o impacto da comunicação ríspida e promovendo interações respeitadas. Facilitar aprendizagem linguística: Oferecer módulos de formação básica em português para expatriados e, se necessário, glossários com termos técnicos da construção.
Relações de poder entre supervisores e trabalhadores	Aprofundar a formação dos supervisores: Incluir módulos sobre liderança respeitosa, comunicação eficaz e gestão de equipas multiculturais, ajudando-os a adaptar seu estilo de gestão. Monitorizar a aplicação do código de conduta: Realizar auditorias periódicas para garantir que as directrizes são cumpridas, com acompanhamento contínuo das percepções dos trabalhadores. Reforçar mecanismos de feedback: Criar momentos regulares de escuta entre trabalhadores e supervisores para prevenir conflitos e fortalecer relações laborais. Fomentar uma cultura organizacional de respeito e inclusão: Sensibilizar toda a equipa para a importância de um ambiente de

³⁷ Inception Report entregue pelo Provedor de Serviços.

³⁸ Estas recomendações devem ser integradas no tempo de vigência dos contratos, caso contrário, existe o risco de que as intervenções sejam descontinuadas antes de alcançarem um impacto significativo.

	trabalho colaborativo e respeitoso, reforçando boas práticas no dia-a-dia. Nomear pontos focais para mediação de conflitos: Identificar profissionais capacitados para intervir e resolver disputas de forma imparcial, reduzindo a escalada de tensões.
Incidentes específicos entre homens e mulheres	Semelhantes às medidas propostas para os factores de risco anteriores. Monitorar continuamente o ambiente de trabalho: Garantir que a relação respeitosa entre homens e mulheres se mantém, identificando rapidamente qualquer desvio. Valorizar boas práticas: Destacar exemplos positivos de interação respeitosa e promover uma cultura de respeito mútuo.
Separação entre alojamentos de homens e mulheres	N/Aok
Mudança de roupa nas frentes de obra	Reforçar a disciplina de uso dos vestiários: Embora a fiscalização tenha reduzido o uso inadequado dos vestiários nas frentes de obra, como relatado em Maputo, é necessário reforçar a obrigatoriedade do uso exclusivo de vestiários.
Uso de refeitórios nos momentos de refeição	Investir em melhores infra-estruturas para as refeições: melhorar os locais de refeição que ainda apresentam condições insatisfatórias, como os refeitórios de chapa metálica na Matola, e garantir conforto térmico, reduzindo os impactos de altas temperaturas. Garantir que os trabalhadores têm geleiras e espaços para conservar a comida que trazem de casa e micro-ondas para aquecer a comida. Reforçar a fiscalização do cumprimento das regras sobre os locais de refeições. Criar áreas seguras para refeição, minimizando a interacção com grupos de risco.
Sanitários móveis	Garantir higiene constante nos sanitários móveis: continuar a garantir a manutenção dos sanitários móveis ao longo das frentes de obra, para evitar que os trabalhadores recorram às instalações comunitárias, como ocorreu no passado. A contratação de serviços regulares de limpeza e verificação das condições desses sanitários é essencial.
Iluminação e Segurança nos Percursos entre Estaleiros e Obras	Reforço da iluminação pública existente, substituindo lâmpadas danificadas e aumentando a intensidade da iluminação em áreas críticas. Manutenção regular dos sistemas de iluminação, com inspecções periódicas para evitar falhas prolongadas. Instalação de câmaras de vigilância em pontos estratégicos para dissuadir actos de violência e facilitar a identificação de possíveis infractores. Diálogo contínuo com a comunidade para identificar zonas críticas e ajustar estratégias de segurança de acordo com as

	necessidades locais. Disponibilização de transporte seguro para trabalhadores durante horários de maior risco, reduzindo a exposição a situações perigosas. Sinalização adequada das rotas utilizadas, com marcações reflectoras para facilitar a orientação no escuro e melhoria das condições dos caminhos, incluindo pavimentação, remoção de obstáculos e limpeza de vegetação densa que possa obstruir a visibilidade.
--	--

4.2. Riscos nas interações com as comunidades

Os riscos nas interações com as comunidades adjacentes decorrem do impacto do projecto nas comunidades locais, por força do influxo de trabalhadores não pertencentes à comunidade local, o que pode gerar desequilíbrios de poder e económicos, intensificando o risco de VBG, incluindo EAS/AS.

Especialmente num contexto em que existem previamente desigualdades de género, tensões sociais ou resistências culturais podem-se agravar conflitos, discriminação ou violência contra grupos mais vulneráveis, em particular as mulheres e pessoas em situação de vulnerabilidade económica. Mesmo com uma parte significativa da mão de obra contratada localmente, os riscos de VBG persistem devido à interação frequente e à permanência prolongada dos trabalhadores nos mesmos locais das obras.

Assim, a proximidade de obras de **grupos vulneráveis** como crianças ou mulheres empreendedoras pode ampliar **riscos de VBG**, seja de forma directa (como assédio, exploração ou agressões) ou indirecta (através da criação de condições que aumentam a insegurança e a exposição à violência). Além disso, **zonas densamente povoadas podem agravar os riscos**, pois o **elevado fluxo de pessoas** dificulta o controlo e monitorização de situações de violência, o **anonimato favorece a impunidade**, tornando mais difícil identificar e responsabilizar agressores e a **precariedade das infra-estruturas e iluminação** pode aumentar a insegurança, criando espaços propícios para agressões.

Esta secção inclui o **mapeamento das obras em curso relativas às Quick Wins**, identificando as principais secções do traçado e analisando riscos em locais sensíveis, como escolas, mercados, orfanatos e espaços de lazer. Grande parte da informação apresentada para as áreas das Quick Wins foi baseada num mapeamento feito pelo Projecto³⁹, tendo sido confirmada nesta fase através de entrevistas com as entidades relevantes e de um mapeamento de seguimento levado a cabo pelos activistas e observação directa.

Os riscos identificados nas interações com as comunidades são os seguintes:

³⁹ Informação retirada do documento do Projecto denominado "Projecto de Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Maputo (P175322): Prevenção, Mitigação dos Riscos e Resposta a VBG/EAS/AS – Seguimento das Recomendações da Missão de Supervisão do Projecto realizada entre 9-18 de Setembro/2024", de Outubro de 2024.

- **Proximidade das obras com crianças, sempre que existem escolas ou orfanatos:** as crianças são vulneráveis porque dependem de adultos para a sua segurança e protecção já que a sua capacidade de reconhecer e reagir a ameaças é limitada.
- **Proximidade das obras com mercados e empreendedores:** o aumento da presença masculina associada à obra, sem um controlo adequado, pode gerar um ambiente mais propício ao assédio sexual contra comerciantes e empregadas. A concentração de bares e a venda de bebidas alcoólicas podem potenciar situações de assédio e agressão. A vulnerabilidade económica pode tornar as mulheres mais dependentes financeiramente da mão de obra contratada para as obras.
- **Proximidade das obras com grupos vulneráveis: Mulheres Trabalhadoras do Sexo (MTS):** as MTS já enfrentam um risco elevado de violência, estigma e criminalização, e a proximidade de obras pode agravar essa vulnerabilidade ao aumentar a exposição a potenciais clientes o que pode resultar em maior risco de abuso e exploração sexual, especialmente quando estas se encontram em situação de vulnerabilidade económica.
- **Proximidade das obras com Pessoas Sem-Abrigo:** Pessoas em situação de rua são altamente vulneráveis porque possuem pouca ou nenhuma protecção legal e social e frequentemente enfrentam discriminação. A realização de obras pode agravar essa vulnerabilidade ao aumentar o risco de troca forçada de sexo por abrigo, comida ou protecção, devido ao agravamento das condições de vida.
- **Interações entre os trabalhadores e as mulheres da comunidade:** devido à cultura existente, mesmo com formações e sensibilizações, persiste uma mentalidade patriarcal profundamente enraizada, sustentada por normas socioculturais discriminatórias e desigualdades de género. Isso dificulta a prevenção de comportamentos inapropriados frequentemente minimizados, como comentários jocosos ou elogios dirigidos às mulheres da comunidade, muitas vezes vistos como inofensivos ou triviais. Esses comportamentos, no entanto, reflectem e reforçam a normalização da VBG e desigualdade de género, tornando-se desafiador erradicá-los por completo.
- **Tensões sociais com a comunidade:** sempre que um projecto interfere nas dinâmicas diárias de uma comunidade — seja através de obras, limitações de acesso ou reconfiguração do espaço público — há um risco inerente de resistência, frustração e até violência.

4.2.1. Quick Wins de Maputo

Caracterização geral do subprojecto de construção nas áreas adjacentes à Av. 24 de Julho e Av. ONU

O subprojecto da 24 de Julho, situado numa das áreas mais movimentadas da cidade, próximo de escolas e envolvendo um intenso fluxo de pessoas, bens e actividades comerciais informais, aumentando significativamente os riscos sociais, especialmente para grupos vulneráveis. A insegurança na área é agravada pela elevada incidência de assaltos e pela presença de moradores de rua, na Av. ONU.

Mapeamento do sub-projecto - 24 DE JULHO (ZÂMBIA, TANZÂNIA, ONU)



Mapa 6 - Mapa do sub-projecto da 24 de Julho e respectiva zona adjacente
Fonte: elaboração própria

Factores de risco:

Proximidade das obras com crianças

A Avenida da Tanzânia, onde se encontra a **Escola Primária 24 de Julho**, e a Avenida 24 de Julho, com o **Instituto de Transportes e Comunicações (ITC)**, são locais de grande circulação de crianças e adolescentes. A presença massiva de estudantes nessas áreas, juntamente com o ambiente de negócios informais e movimentação constante, torna esses grupos particularmente vulneráveis a riscos de VBG.

Proximidade das obras com mercados e empreendedores

A zona adjacente ao que actualmente se designa por **paragem de Malanga no Sub-projecto 24 de Julho** é uma área muito movimentada, com presença de vendedores e ambulantes, o que pode gerar insegurança.

O subprojecto inclui diversas áreas de negócios informais, principalmente **vendedores ambulantes** e **comerciantes de pequeno porte** que operam ao longo das Avenidas da Tanzânia e 24 de Julho. As principais áreas de negócios incluem **vendedores ambulantes de alimentos e outros produtos**, localizados ao longo das avenidas, e comércio de **produtos alimentícios rápidos** (como sopa, bolos e outras comidas de rua) que atrain

tanto os trabalhadores como os jovens, criando espaços de convivência e interações de risco. Nesta zona, há ainda uma grande **frequência de assaltos (24 de Julho)**.



Imagem 4 – Quick Wins de Maputo (Estaleiro JJR)

Proximidade das obras com grupos vulneráveis: Mulheres Trabalhadoras do Sexo (MTS)

Na **área de influência directa do sub-projecto de Maputo** existem **pontos de venda de sexo**, onde as MTS exercem sua actividade. A mobilização da mão-de-obra para a obra pode aumentar a demanda por serviços sexuais, elevando os riscos de **violência, exploração e transmissão de infecções sexualmente transmissíveis**.

Proximidade das obras com Pessoas Sem-Abrigo

Na **Avenida da ONU**, é identificada a presença de **pessoas sem-abrigo**, ou moradores de rua. Assim, a presença de moradores de rua representa um risco adicional, com pontos críticos identificados na Praça dos Trabalhadores, Praça da Juventude e lixeira de Hulene, onde muitos dependem da recolha de materiais para a sua subsistência.

Interações entre os trabalhadores e as mulheres da comunidade

Foi reportado pelos activistas que, no momento em que iniciaram as suas actividades de prevenção de VBG, ouviram alguns os trabalhadores fazer, por vezes, comentários pouco

respeitosos para com mulheres da comunidade (comentam o corpo, dizem que a mulher “é muito boa”, etc.). Os activistas reportam que chamaram atenção para estes comportamentos e que os mesmos já não se verificam na sua presença.

4.2.2. Quick Wins de Matola

Na Matola, a localização dos subprojectos dentro de bairros e áreas suburbanas exige atenção especial, pois esses espaços são habitados por populações vulneráveis. Esse factor, por si só, já configura um risco acrescido para a VBG. A vulnerabilidade social e económica dessas comunidades pode potencializar situações de exploração, abuso e assédio, tornando ainda mais essencial a implementação de medidas de prevenção e mitigação eficazes.

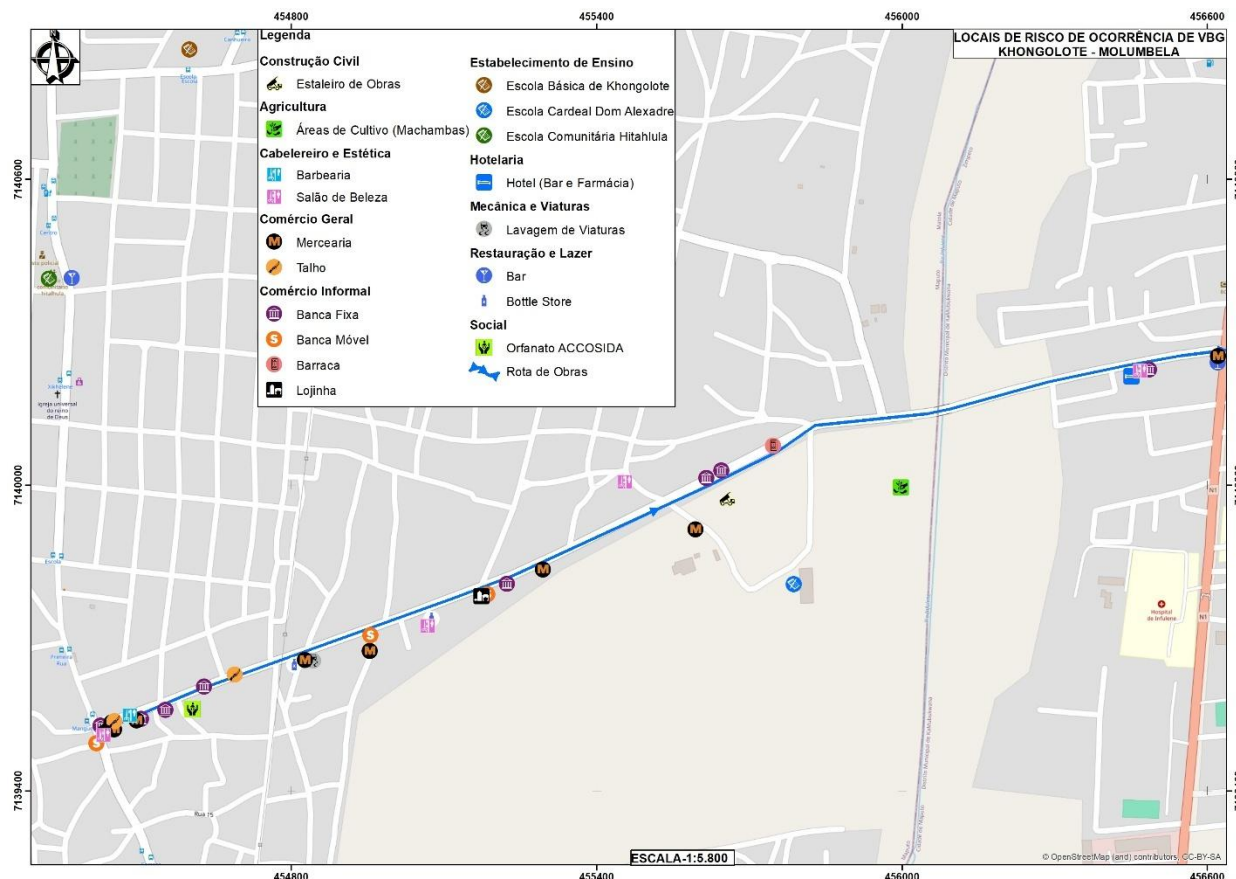
Caracterização geral do sub-projecto de construção da estrada Molumbela – Khongolote:

O Subprojecto Molumbela – Khongolote envolve a execução de obras numa área densamente povoadas, onde a proximidade com escolas, um orfanato, mercados e comunidades residenciais apresenta desafios significativos em termos de impactos sociais e risco de VBG. Um dos principais riscos identificados está relacionado com a interação entre trabalhadores do estaleiro e grupos vulneráveis, especialmente crianças, adolescentes e mulheres empreendedoras que operam negócios informais na área.



Imagem 5- Quick Wins da Matola (obras do traçado Kongolotho Molumbela)

Mapeamento das zonas envolventes à área dos sub-projecto das Quick Wins da Matola: MOLUMBELA – KHONGOLOTE

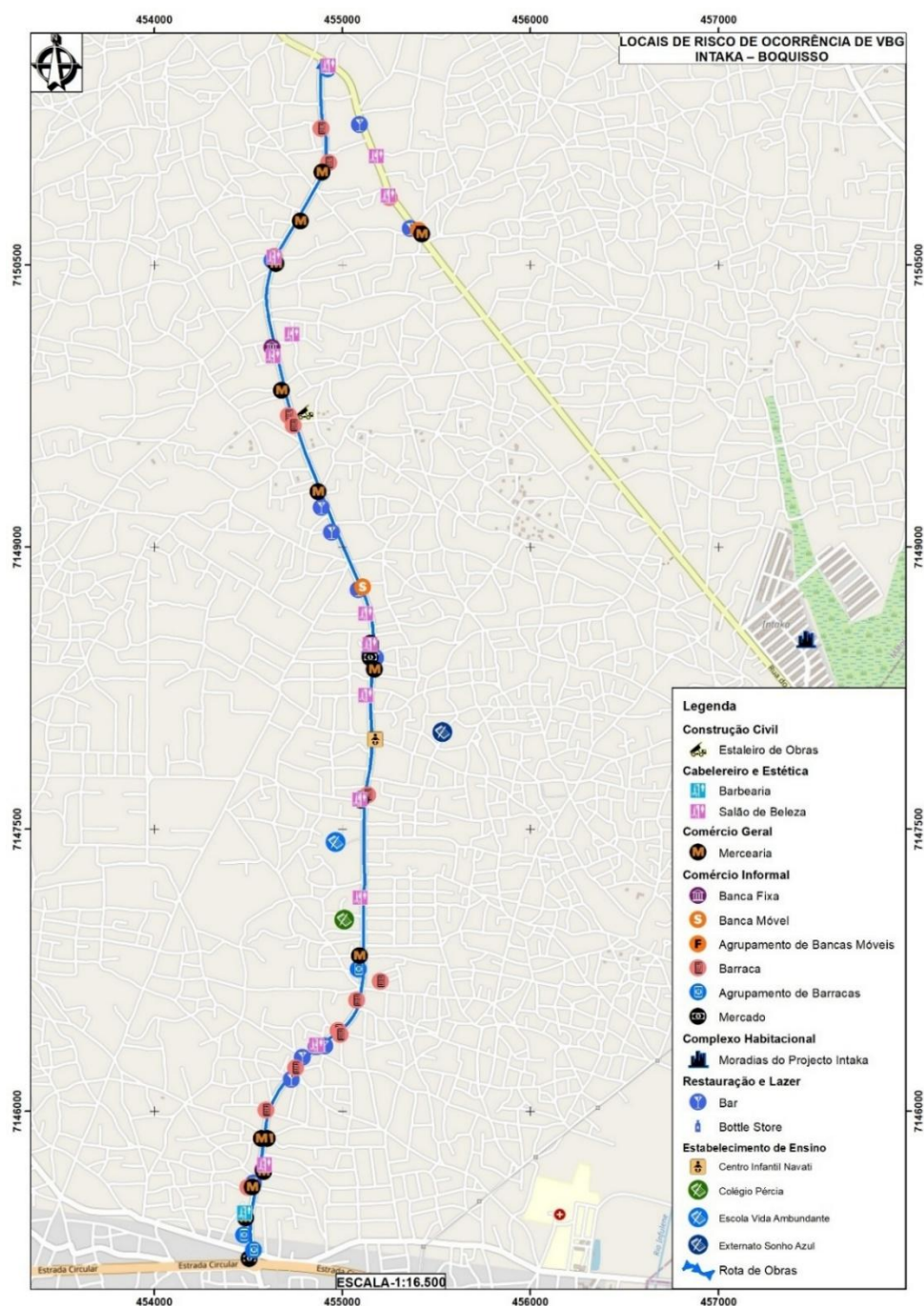


Mapa 3 - Mapa do sub-projecto de Molumbela – Khongolote
Fonte: elaboração própria

Caracterização geral do sub-projecto de construção da estrada Intaka – Boquisso

No subprojecto Intaka – Boquisso, a combinação de um ambiente comercial movimentado, com barracas, mercearias, bares e pontos de venda de sexo, e a proximidade de escolas e mercados locais, cria um cenário de risco elevado para diferentes grupos vulneráveis. Crianças e adolescentes que frequentam as escolas da área, comerciantes e empreendedores locais, bem como MTS, encontram-se particularmente expostos a situações de assédio, exploração e violência.

Mapeamento das zonas envolventes à área dos sub-projecto das Quick Wins da Matola: INTAKA – BOQUISSO



Mapa 4 - Mapa do sub-projecto de Intaka – Boquisso
Fonte: elaboração própria

Caracterização geral do sub-projecto de construção da estrada Mathlemele – Wamatibjana

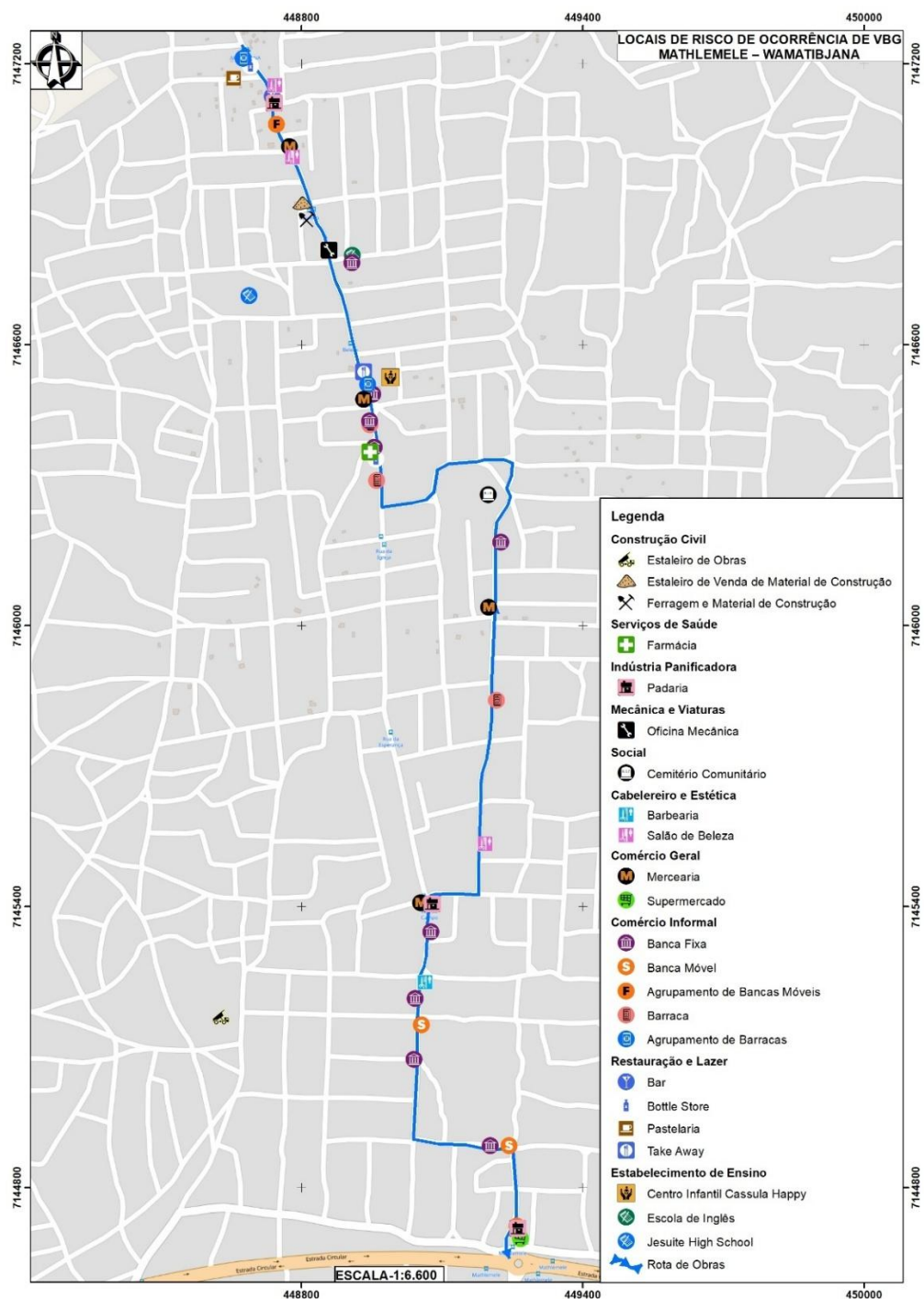
No subprojecto Mathlemele – Wamatibjana, os factores de risco são relativamente mais baixos em comparação com os outros subprojectos da Matola (como Molumbela – Khongolote e Intaka – Boquisso). No entanto, a presença de quiosques, barracas, take-aways, mini-bares e mini-mercados ainda representa um risco potencial significativo, pois estes espaços podem facilitar a interação entre a mão-de-obra do empreiteiro e

moradores, incluindo grupos vulneráveis. A ausência aparente de escolas, orfanatos ou outros locais muito próximos com alta frequência de crianças e adolescentes reduz, mas não elimina, a possibilidade de exposição a situações de VBG/EAS/AS. O desenho do troço, que inclui desvios e áreas residenciais próximas, aumenta a exposição da comunidade local à mão-de-obra, sendo um desafio para limitar os riscos de convivência e coabitação em espaços de maior vulnerabilidade.



Imagem 6 - Quick Wins da Matola – zona de sombra para refeições (Traçado de Intaka-Boquisso)

Mapeamento das zonas envolventes à área dos sub-projecto das Quick Wins da Matola: Mathlemele – Wamatibjana



Mapa 5 - Mapa do sub-projecto de Mathlemele – Wamatibjana
Fonte: elaboração própria

Factores de risco:

Proximidade das obras com crianças

Há proximidade das frentes de obra com escolas, orfanatos e áreas de grande circulação de crianças e jovens em todos os sub-projectos excepto em Matlhemelhe – Wamatibjana (Matola).

- No subprojeto Molumbela - Khongolote há presença de **duas escolas e de um orfanato**. Estas escolas são a Escola Básica de Khongolote, Escola Cardeal Dom Alexandre e Escola Comunitária Hitalhula, cujos alunos circulam regularmente pela área e utilizam os espaços comerciais adjacentes. Há também a presença de um orfanato que acolhe crianças órfãs e/ou seropositivas (ACCOSIDA), um grupo particularmente vulnerável a situações de exploração e abuso. As barracas e quiosques de venda de alimentos e bebidas, onde trabalhadores do estaleiro, crianças e adolescentes interagem diariamente, aumentando a exposição a riscos. As bancas de alimentos, como as que vendem badjias funcionam como pontos de encontro informais entre diferentes grupos, incluindo crianças. A activista que trabalha neste sub-projecto relata que, apesar da intensa movimentação e circulação de crianças na área, as interações entre estas e os trabalhadores são bastante limitadas, devido à forte pressão dos supervisores para evitar qualquer contacto inadequado.
- No sub-projecto **Intaka – Boquisso**, há um risco elevado de interação entre crianças e a mão-de-obra do empreiteiro, uma vez que a área inclui **três escolas (uma primária e outra mista – primária e secundária)** – Colégio Pércia, Escola Vida Abundante e Externato Sonho Azul. Os alunos frequentemente circulam pelo local e podem estar expostos a situações de risco devido à proximidade com **barracas, mercearias e esquinas de venda de alimentação rápida**, que podem ser frequentadas tanto pelos trabalhadores quanto pelos menores. Esses espaços informais de convivência aumentam a possibilidade de **interações desprotegidas e situações de VBG/EAS/AS**, especialmente num contexto onde há grande movimentação de pessoas.
- Embora o subprojecto **Mathlemele – Wamatibjana** não tenha identificado escolas primárias ou orfanatos na área, os **factores de risco** permanecem devido à **proximidade de quiosques, mini-bares e take-aways**. A presença de instituições educacionais, como uma escola infantil, uma escola de inglês e o Jesuite High School, representa um risco para a segurança das crianças.* Estas escolas estão localizadas nas imediações do troço em questão, o que aumenta a probabilidade de interações entre alunos e a mão-de-obra contratada, criando potenciais espaços de convivência desprotegidos.

**NOTA: no momento presente as escolas existem, mas não estão em funcionamento nos locais habituais por causa das cheias, pelo que se deve continuar a monitorizar a situação por forma a garantir que são efectuados contactos com as mesmas se voltarem a funcionar nos sítios identificados. Quanto à escola de inglês, o número de alunos que a frequenta é de apenas 40 alunos.*

Proximidade das obras com mercados e empreendedores

As áreas dos sub-projectos são caracterizadas por um **número significativo de barracas, mercearias e bares de venda de bebidas alcoólicas**, que podem atrair a mão-de-obra do empreiteiro, aumentando a interação entre trabalhadores e empreendedores locais. Isso pode gerar **riscos de exploração, assédio e impactos na segurança dos negócios**, especialmente para **mulheres empreendedoras** que operam nesses espaços. Além disso, a presença de trabalhadores em grande número pode alterar a dinâmica comercial,

impactando tanto a clientela habitual quanto as relações sociais nesses estabelecimentos.

O principal ponto de risco identificado é a área onde os trabalhadores costumam fazer as suas refeições ao ar livre, que está frequentemente repleta de mulheres vendedoras e seus filhos.

Foi reportado que o estaleiro de Intaka-Boquisso ainda não dispõe de um refeitório adequado para acomodar os trabalhadores, aumentando a exposição e o potencial de interações indesejada.

Proximidade de uma área frequentada por Mulheres Trabalhadoras do Sexo (MTS)

Na área de influência direta do sub-projecto de Intaka-Boquisso, existem **pontos de venda de sexo**, onde as MTS exercem sua actividade. A mobilização da mão-de-obra para a obra pode aumentar a demanda por serviços sexuais, elevando os riscos de **violência, exploração e transmissão de infecções sexualmente transmissíveis**.

Proximidade das obras com Pessoas Sem-Abrigo

N/A

Interacções entre os trabalhadores e as mulheres da comunidade

Foi reportado que ainda se ouvem alguns dos trabalhadores fazer, por vezes, comentários pouco respeitosos para com mulheres da comunidade (comentam o corpo, dizem que a mulher “é muito boa”, etc.). Os activistas reportam que chamaram atenção para estes comportamentos e que os mesmos já não se verificam na sua presença.

Iluminação e Segurança nos Percursos entre Estaleiros e Obras

A falta de iluminação adequada em trajectos críticos pode facilitar a ocorrência de incidentes de VBG/EAS/AS, colocando tanto os trabalhadores quanto os membros da comunidade local em risco. Além disso, a insegurança gerada pela má iluminação não se limita apenas ao potencial para actos de violência, mas também afecta a mobilidade e a acessibilidade dos trabalhadores e dos residentes locais. Em áreas onde a infra-estrutura urbana é limitada, a escuridão pode criar obstáculos para a circulação segura, especialmente para mulheres e outras populações vulneráveis que podem já se sentir marginalizadas. A presença de trechos mal iluminados entre os estaleiros e as áreas de obra é uma preocupação que requer atenção, pois impacta directamente a qualidade de vida e a segurança das pessoas que utilizam esses caminhos diariamente.

Um dos riscos identificados em Agosto de 2024⁴⁰ para os sub-projectos da Matola foi a insuficiência de iluminação ao longo dos percursos que ligam os estaleiros às áreas de

⁴⁰ Inception Report entregue pelo Provedor de Serviços.

obra, bem como em vários contextos comunitários ao redor dessas áreas. Em muitas das localidades visitadas, a iluminação pública é escassa ou inexistente, criando áreas de sombra que aumentam a sensação de insegurança, especialmente durante as primeiras horas da manhã e à noite.

Ameaças e tensões geradas pela comunidade em relação aos trabalhadores

O risco de VBG não é só dos trabalhadores para com as comunidades, mas também pode acontecer por parte da comunidade contra os trabalhadores do Projecto.

Houve, pelo menos, dois casos reportados de agressão física contra trabalhadores por parte da comunidade. As agressões ocorreram devido à recusa das bandeirolas em permitir a passagem de veículos nos troços em obras. Até ao momento, foi registada a agressão de duas mulheres e um homem por chapeiros, demonstrando a tensão existente entre os trabalhadores e os condutores afectados pelas restrições de circulação. A instabilidade social vivida nos últimos tempos agrava a possibilidade de tensões com a comunidade.

4.2.3. Medidas preventivas e mitigadoras

Factor de risco	Recomendações
Proximidade das obras com crianças	• Instalar vedações: quando possível, vedar a possibilidade de acesso às zonas sensíveis pela mão-de-obra, com controle de acesso e vigilância para garantir que as crianças não entrem em áreas de risco. • Reforçar as campanhas de conscientização: Realização de campanhas de sensibilização nas escolas e outras instituições, destacando os riscos de VBG e incentivando os moradores a denunciar comportamentos suspeitos. • Implementar e executar o MDR Júnior: apostar na operacionalização do canal de denúncias para crianças e adolescentes que implica também a identificação de pessoas de confiança em cada escola ou instituição.
Proximidade das obras com empreendedores	• Monitorização contínua e sensibilização para riscos de convivência nos locais de venda de alimentos. • Vedação do acesso aos locais de risco, quando possível, e monitorização de áreas de venda de alimentos e bebidas alcoólicas. • Coordenação para que todos os empreiteiros definam áreas seguras para refeição, evitando a interacção com risco.
Proximidade de uma área frequentada por MTS	Ações de sensibilização entre trabalhadores do Projecto: Promover sessões regulares de sensibilização entre os trabalhadores do projeto sobre a situação das MTS e o respeito pela sua dignidade e direitos, prevenindo abusos e exploração.
Interacções entre os trabalhadores e as mulheres da comunidade	Aprofundar ações de sensibilização: Adaptar campanhas de VBG/EAS/AS para abordar comportamentos minimizados, como comentários jocosos, reforçando seu impacto na desigualdade de género.
Iluminação e Segurança nos Percursos entre Estaleiros e Obras	Reforço da iluminação pública existente, substituindo lâmpadas danificadas e aumentando a intensidade da iluminação em áreas críticas. Manutenção regular dos sistemas de iluminação, com inspecções periódicas para evitar falhas prolongadas.

	Instalação de câmaras de vigilância em pontos estratégicos para dissuadir actos de violência e facilitar a identificação de possíveis infractores. Diálogo contínuo com a comunidade para identificar zonas críticas e ajustar estratégias de segurança de acordo com as necessidades locais. Disponibilização de transporte seguro para trabalhadores durante horários de maior risco, reduzindo a exposição a situações perigosas. Sinalização adequada das rotas utilizadas, com marcações reflectoras para facilitar a orientação no escuro e melhoria das condições dos caminhos, incluindo pavimentação, remoção de obstáculos e limpeza de vegetação densa que possa obstruir a visibilidade.
Tensões com a comunidade	Reforço da sensibilização e prevenção para a comunidade local: Realização de sessões de sensibilização com a comunidade local, abordando o respeito mútuo, segurança rodoviária e respeito às regras de circulação durante as obras, implicações legais da VBG, e a importância de um comportamento adequado nas interações com os trabalhadores do projeto e realização de reuniões regulares com líderes comunitários, associações de transportadores (chapeiros) e representantes dos trabalhadores para esclarecer os motivos das restrições e encontrar soluções conjuntas. Criação ou reforço de segurança para os trabalhadores: • Estabelecimento de protocolos de segurança para os trabalhadores, especialmente os que interagem diretamente com a comunidade, como visitas domiciliares ou inspeções. Esses protocolos podem incluir a presença de um segundo trabalhador durante as visitas, a comunicação constante com a equipa de gestão do projeto e o planeamento de rotas seguras para evitar situações de risco. • Instalar câmaras de vigilância em pontos estratégicos para documentar incidentes e responsabilizar agressores. • Criar um sistema de alerta rápido para que os trabalhadores possam comunicar rapidamente qualquer situação de risco. • Fornecer formação aos bandeirolas sobre mediação de conflitos e gestão de interações com a comunidade.

DEPOT – HANGAR

As obras relativas a este futuro site ainda não estão em curso. Neste subprojecto localizado em Magoanine, os factores de risco são mínimos. Diferentemente dos outros subprojectos, não foram identificadas até ao momento do levantamento em Setembro de

2024⁴¹, situações que chamam maior atenção para além da existência de um espaço de lazer nas imediações, mas, com maior afluência dos usuários no período nocturno e finais de semana, segundo informações colhidas no local e que são momentos em que geralmente a mão-de-obra estará ausente no local, a excepção dos guardas. Ainda assim, é necessário aplicar as medidas preventivas para evitar a exposição da mão-de-obra aos factores de risco existentes.

4.3. Riscos no BRT

4.3.1. Enquadramento

A **Componente 02 – Melhorias Abrangentes nos Transportes Públicos** do Projeto MOVE tem como objectivo central a implementação do primeiro **Bus Rapid Transit (BRT)** na AMM e está em fase de mobilização. O foco principal é garantir um transporte público mais seguro, acessível e eficiente, beneficiando particularmente mulheres, grupos de baixa renda e pessoas com deficiência.

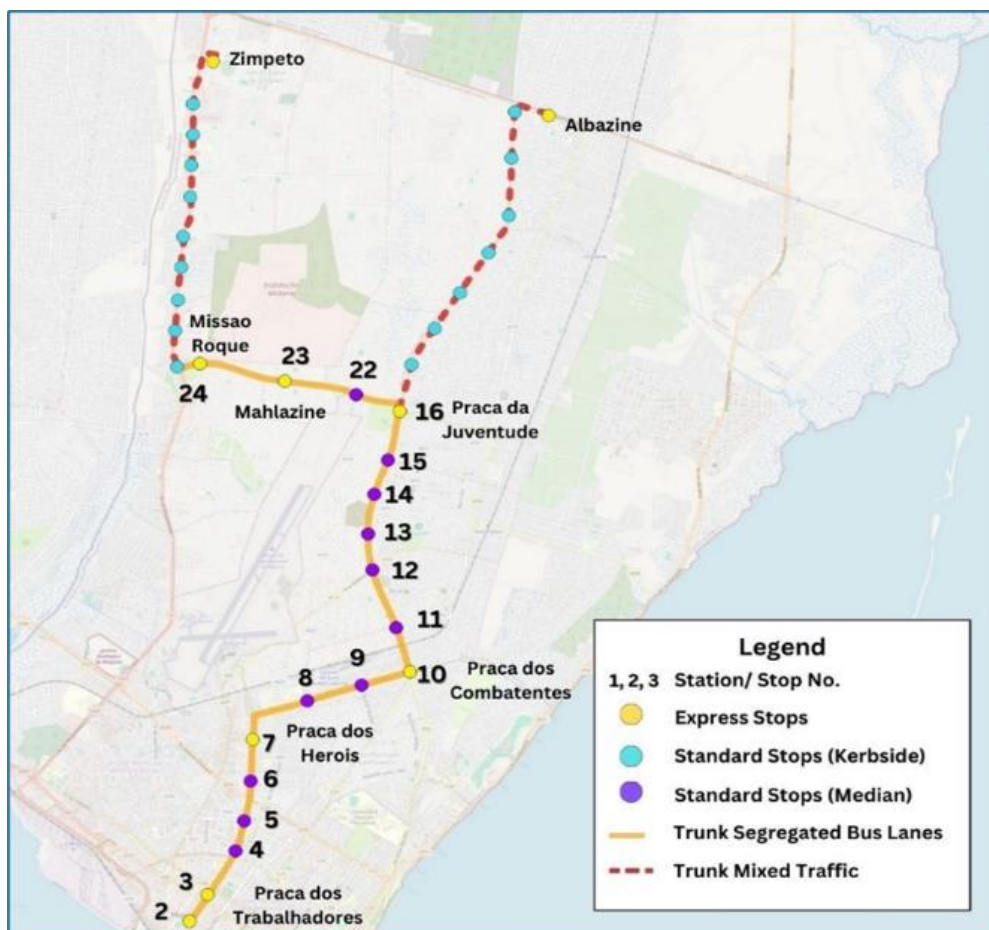
As obras estão apenas projectadas, não existindo ainda qualquer instalação de estaleiros ou movimentação de mão-de-obra nos locais.

Para garantir uma abordagem estruturada e eficaz na **identificação dos riscos de VBG ao longo do traçado do BRT**, foi realizado um **mapeamento das áreas mais sensíveis**, considerando:

- **A presença de grupos vulneráveis ao longo do trajecto** e os factores que aumentam sua exposição ao risco.
- **A avaliação do impacto potencial da obra** na segurança dessas populações.

As intervenções estão projectadas para abranger **Maputo e Matola**, com um traçado que percorre a **Missão Roque, passando por Malhazine, Magoanine, Praça dos Combatentes, Praça dos Heróis e descendo pelos Acordos de Lusaka e Guerra Popular até à Praça dos Trabalhadores (CFM).**

⁴¹ Informação retirada do documento do Projecto denominado “*Projecto de Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Maputo (P175322): Prevenção, Mitigação dos Riscos e Resposta a VBG/EAS/AS – Seguimento das Recomendações da Missão de Supervisão do Projecto realizada entre 9-18 de Setembro/2024*”, de Outubro de 2024.



Mapa 7 - Mapa do BRT

Fonte: documento do Projecto

Para uma melhor organização e identificação dos riscos de VBG durante a futura execução das obras, o corredor foi dividido em **quatro secções principais**, com subdivisões nas secções 2 e 3, conforme a escala do projecto:

- **Secção 1:** Praça dos Trabalhadores até o início da Avenida Acordos de Lusaka.
- **Secção 2:** Início da Avenida Acordos de Lusaka até a Praça dos Combatentes.
 - **2A:** Início da Avenida Acordos de Lusaka até a Praça dos Heróis.
 - **2B:** Praça dos Heróis até a Praça dos Combatentes.
- **Secção 3:** Praça dos Combatentes até a Praça da Juventude.
 - **3A:** Praça dos Combatentes até a Rua da Beira.
 - **3B:** Rua da Beira até a Praça da Juventude.
- **Secção 4:** Praça da Juventude até a Rotunda da Missão Roque.

As secções **1 e 4** foram mantidas como um único troço devido à sua dimensão.⁴²

4.3.2. Mapeamento de riscos das zonas envolventes às obras projectadas para o BRT (Componente 2 do Projecto)

4.3.2.1. Metodologia

Identificação de Factores de Risco

Foram considerados vários factores de risco de VBG, nomeadamente:

1. **Empreendedores** (actividade comercial na área adjacente)
2. **Crianças** (presença de escolas ou orfanatos)
3. **MTS** (existência de pontos de venda de sexo)
4. **Moradores de rua** (população em situação de risco)
5. **Densidade populacional** (concentração de pessoas nas áreas afectadas)
6. **Marginalidade** (em especial, risco de criminalidade)
7. **Infraestruturas sensíveis** (hospitais e centros de saúde)

Análise por Localização

- Foram avaliadas **as paragens** do BRT individualmente, considerando estes factores de risco.
- Os riscos foram ainda analisados **ao longo do traçado**, dividindo-o em **subsecções**, para permitir uma visão mais detalhada dos desafios em diferentes trechos da obra.

Atribuição de níveis de risco nas futuras paragens

Cada factor foi classificado numa escala de 0 a 3, de acordo com o seu grau de impacto:

- **0** – Risco inexistente ou irrelevante
- **1** – Risco baixo
- **2** – Risco moderado
- **3** – Risco elevado

A atribuição das pontuações não foi apenas baseada na identificação dos factores de risco, mas também na proximidade desses factores em relação às paragens. Por exemplo, embora existam várias escolas nas proximidades, a presença de crianças pode ser classificada como 1 ou 2, e não 3, dependendo de quão próxima a escola está da paragem.

⁴² No momento em que a Análise Situacional foi elaborada, encontravam-se em fase de estudo – e ainda não confirmadas - a existência de duas vias de tráfego misto: uma de Zimpeto até à Missão Roque e a outra de Albazine até à Praça da Juventude pelo que não foi feita a análise de riscos de VBG nestas zonas.

As cores (verde, laranja e vermelho) foram atribuídas com base na soma das pontuações dos factores de risco em cada zona/paragem:

0 a 7	Baixo
8 a 14	Médio
15 a 21	Alto

Entre as paragens analisadas, destacam-se a Paragem 13, que apresenta o nível mais elevado de risco, com 16 pontos, seguida pelas Paragens 12 e 15, com 15 e 14 pontos, respectivamente. Estes pontos críticos exigem atenção reforçada, dada a concentração de factores de risco de VBG.

Por outro lado, a Paragem 9 regista o menor nível de risco, com 4 pontos, seguida pela Paragem 22, com 7 pontos, indicando uma menor exposição a factores associados à VBG.

As restantes paragens situam-se num nível de risco moderado, variando entre 7 e 13 pontos.

A densidade populacional e a presença de empreendedores são factores comuns a quase todas as paragens, enquanto a marginalidade, MTS e a presença de escolas com circulação de crianças variam consoante o local. A existência de um hospital foi identificada apenas na Paragem 8.

Este panorama sugere a necessidade de intervenções diferenciadas conforme o nível de risco de cada paragem, com especial atenção para as zonas mais críticas.

O resumo da pontuação de risco encontra-se infra:

Factores de risco	Paragens								
	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Empreendedores	3	3	3	3	1	3	1	1	3
Crianças	0	0	1	2	3	0	0	0	1
MTS	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Moradores de rua	1	1	0	2	0	1	0	0	2
Densidade populacional	2	2	3	3	3	3	2	2	2
Marginalidade	3	3	2	2	2	2	1	1	3
Outros: hospital, centro de saúde	0	0	0	0	0	0	3	0	0
	11	10	9	12	9	9	7	4	11

Factores de risco									
	Paragens								
	11	12	13	14	15	16	22	23	24
Empreendedores	3	3	3	3	3	3	1	3	2
Crianças	0	3	3	0	3	0	0	2	3
MTS	1	1	1	2	2	3	2	2	2

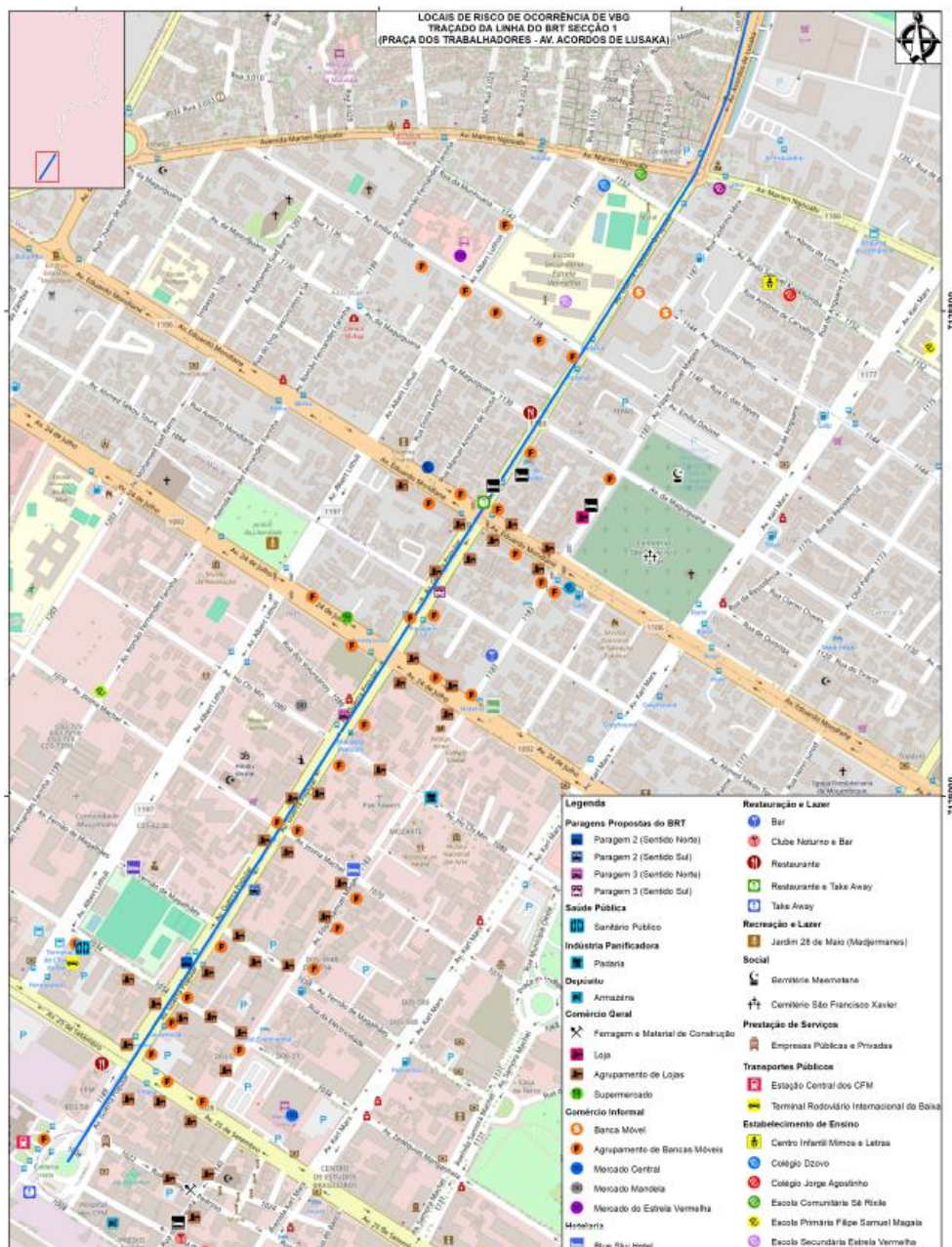
Moradores de rua	2	2	3	3	1	1	0	0	1
Densidade populacional	3	3	3	3	3	3	3	2	3
Marginalidade	3	3	3	3	1	3	1	1	2
Outros: hospital, centro de saúde	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	12	15	16	14	13	13	7	10	13

4.3.2.2. Secção 1

A secção 1 inclui o traçado envolvendo as futuras **paragens 1 a 3** e as zonas da **Praça dos Trabalhadores até o início da Avenida Acordos de Lusaka**.

A secção 1 caracteriza-se por não ser densamente povoada, mas ter muito comércio, formal e informal. Há muita circulação de pessoas durante o dia, ou seja, grandes fluxos de pessoas. São comuns os assaltos e roubos nesta parte da cidade.

Mapa da Secção 1:



Mapa 8 - Mapa da Secção 1 do BRT
Fonte: elaboração própria



Destaca-se a localização da escola secundária Estrela Vermelha e Colégio Maometano mesmo no cruzamento entre a Avenida Guerra Popular e a Av. Marien Ngouabi onde se prevê a circulação intensa de crianças. As localizações futuras dos estaleiros devem evitar essa zona.

Além da localização das escolas, esta é uma zona muito próxima a uma área de venda de bebidas designada “mercado Estrela” onde há frequentes assaltos, bem como moradores de rua (“caçadores de lixo”, etc.). As zonas comerciais são uma constante ao longo do traçado da Secção 1.

As pontuações de risco para as paragens **2 e 3** da Secção 1 são:

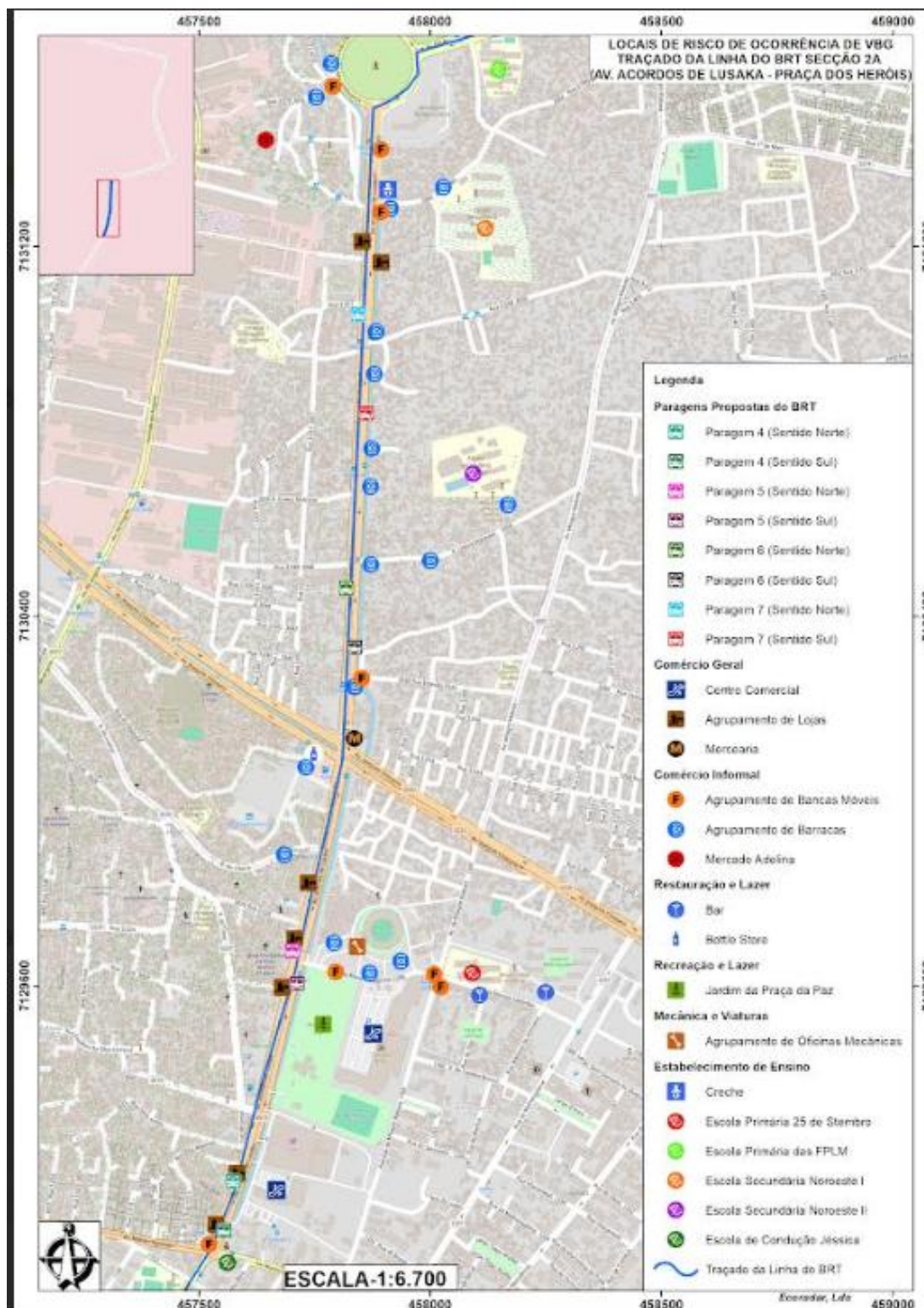
- **Paragem 2:** 11 (**Laranja**) → Risco Moderado, especialmente em razão do comércio existente e da marginalidade que se verifica ao redor desta paragem, bem como da existência de MTS
- **Paragem 3:** 10 (**Laranja**) → Risco Moderado, especialmente em razão do comércio existente e da marginalidade que se verifica ao redor desta paragem.

Factores de risco	Paragens	
	2	3
Empreendedores	3	3
Crianças	0	0
MTS	2	1
Moradores de rua	1	1
Densidade populacional	2	2
Marginalidade	3	3
Outros: hospital, centro de saúde	0	0
	11	10

4.3.2.3. Secção 2 A

A secção 2.A inclui o traçado envolvendo as futuras **Paragens 4 a 7** e as **zonas da Avenida Acordos de Lusaka até a Praça dos Heróis**.

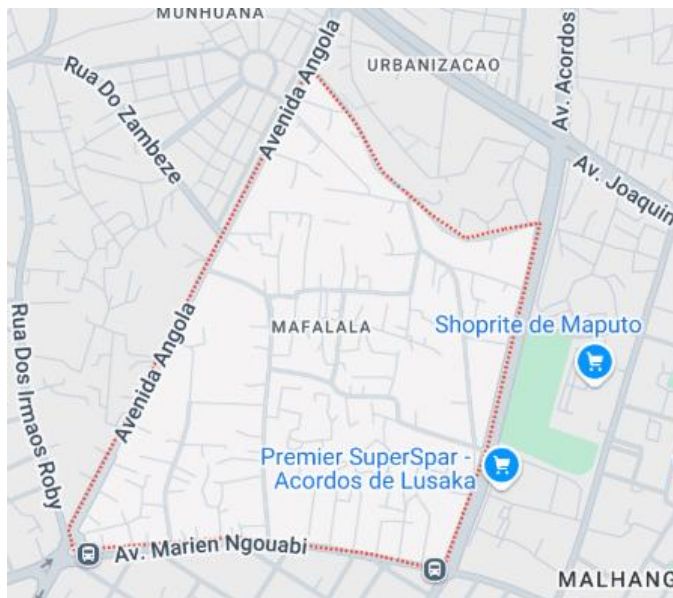
Mapa da Secção 2.A:



Mapa 10 - Mapa da Secção 2.A do BRT
Fonte: elaboração própria



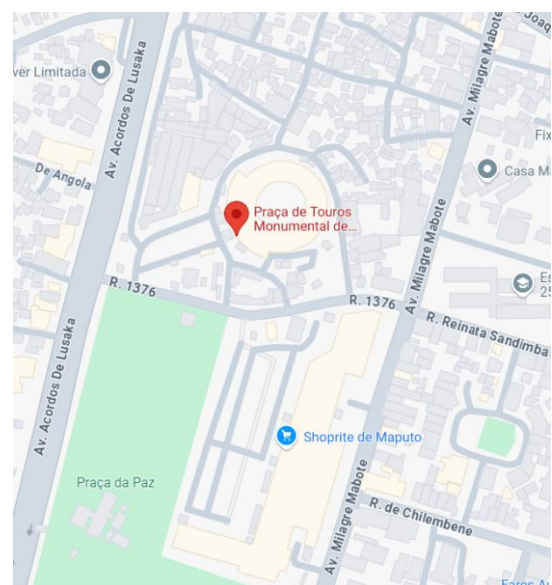
Imagem 7 - Praça dos Heróis (início do BRT)



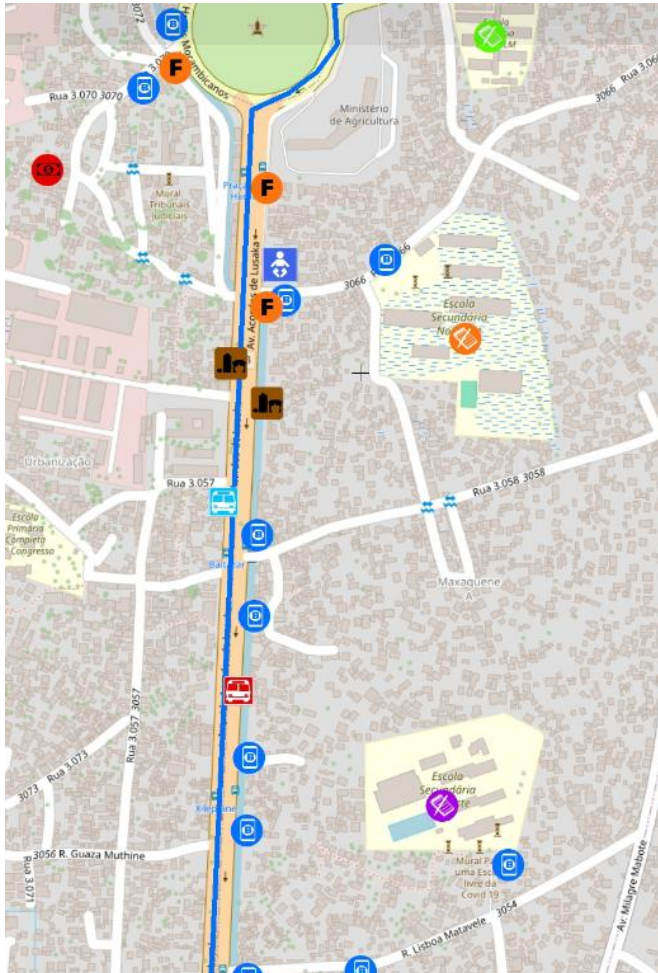
Mapa 11 – Excerto da Secção 2.A do BRT: Bairro de Mafalala

Fonte: Google maps

Uma outra zona de grande movimento de pessoas, especialmente quando existem situações de instabilidade social ou greves, é a Praça de Touros. Esta zona tem também muito comércio informal.



Mapa 12 – Excerto da Secção 2.A do BRT: Praça de Touros
Fonte: Google maps



Na Secção 2. A, destaca-se finalmente a localização das escolas secundárias Noroeste I e II na proximidade com a futura paragem 7, onde se prevê a circulação intensa de crianças. As localizações futuras dos estaleiros devem evitar essa zona por proximidade com esse grupo vulnerável (crianças).

Mapa 13– Excerto da Secção 2.A do BRT: localização das escolas
Fonte: Elaboração própria

As pontuações de risco para as paragens **4 a 7** na Secção 2.A são:

- **Paragem 4:** 9 (**Laranja**) → Risco Moderado, especialmente em razão do comércio existente e da marginalidade que se verifica ao redor desta paragem.
- **Paragem 5:** 12 (**Laranja**) → Risco Moderado, especialmente em razão do comércio existente e da marginalidade que se verifica ao redor desta paragem bem como da presença de moradores de rua.
- **Paragem 6:** 9 (**Laranja**) → Risco Moderado, especialmente pela existência de escolas na proximidade.
- **Paragem 7:** 9 (**Laranja**) → Risco Moderado, especialmente em razão do comércio existente e da marginalidade que se verifica ao redor desta paragem.

Factores de risco	Paragens			
	4	5	6	7
Empreendedores	3	3	1	3
Crianças	1	2	3	0
MTS	0	0	0	0
Moradores de rua	0	2	0	1
Densidade populacional	3	3	3	3
Marginalidade	2	2	2	2
Outros: hospital, centro de saúde	0	0	0	0
	9	12	9	9

4.3.2.4. Secção 2 B

A secção 2 B inclui o traçado envolvendo as futuras **paragens 8 a 10** e as zonas da Praça dos Heróis até à Praça dos Combatentes.

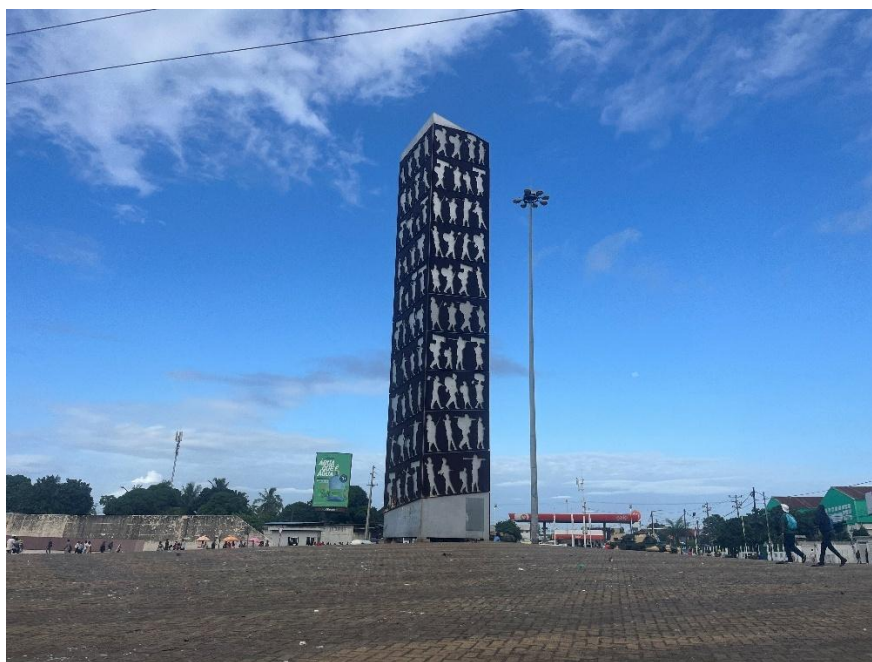
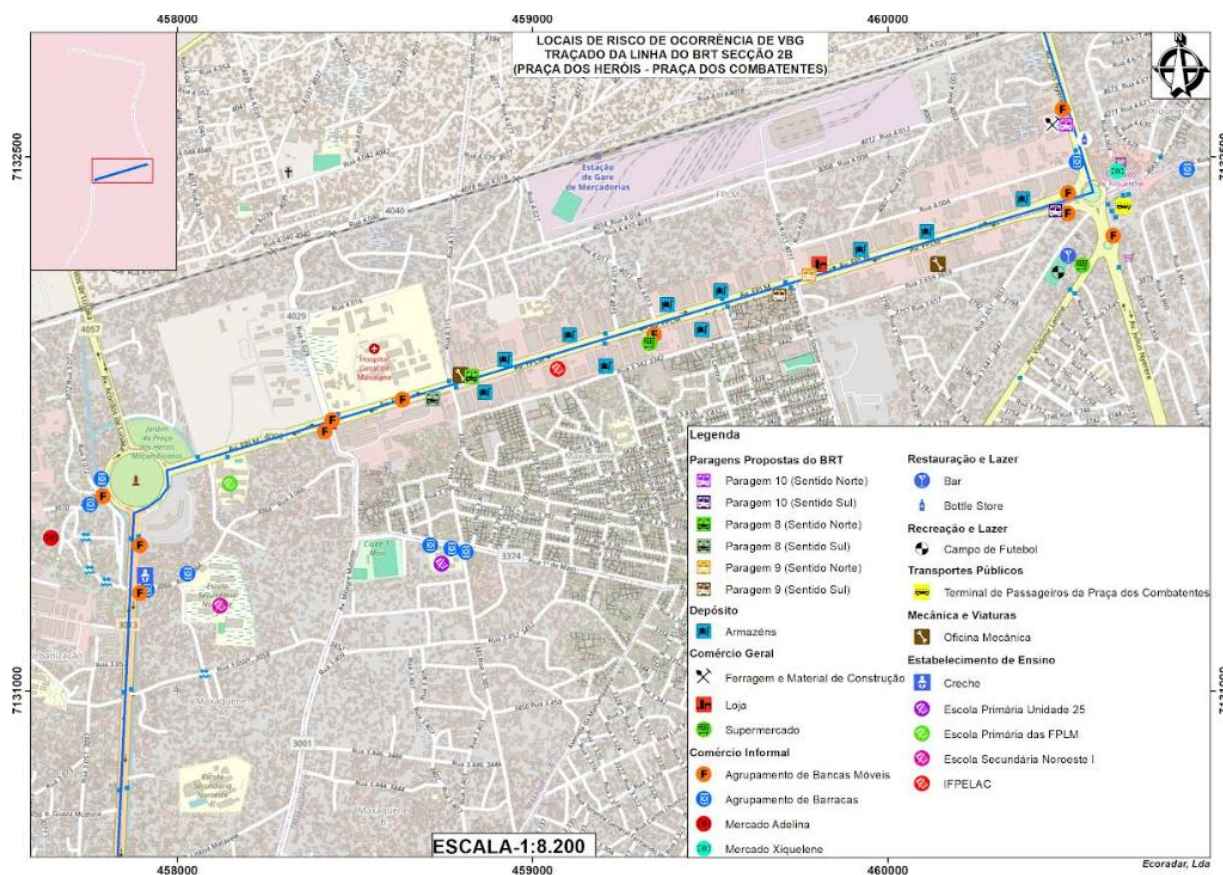


Imagem 8 - Praça dos Combatentes

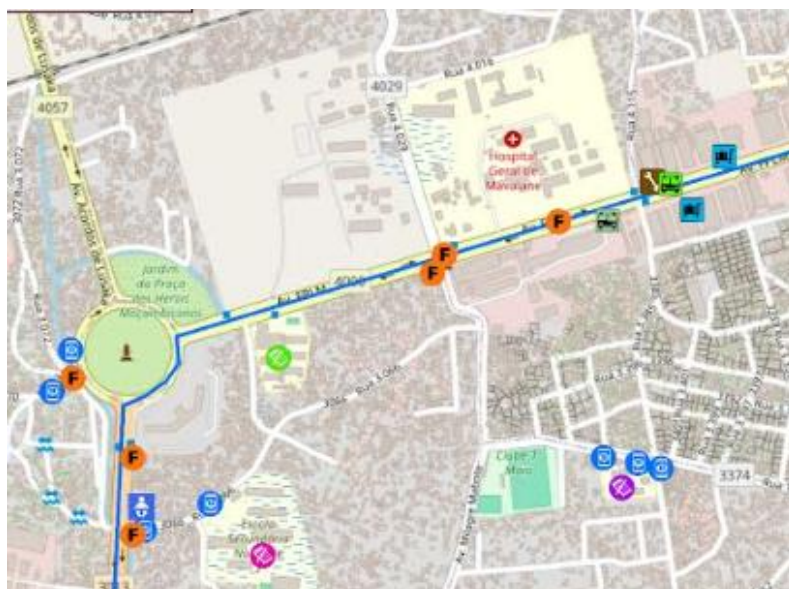
A secção 2.B é uma zona densamente povoada, contendo muitas casas precárias e uma população com elevado nível de vulnerabilidade económica.

Mapa da Secção 2.B:



Mapa 14 - Mapa da Secção 2.B do BRT
Fonte: elaboração própria

Na Secção 2 B, destaca-se, como zona de risco, a zona adjacente às futuras paragens 8 com uma grande proximidade com o Hospital Geral de Mavalane à volta do qual se estima que existirá uma grande circulação de pessoas e proximidade das escolas Secundária Noroeste I e Escola Primária Unidade 25.



Mapa 15 – Excerto do Mapa da Secção 2.B do BRT: proximidade de escolas
Fonte: elaboração própria

As pontuações de risco para as paragens **8 a 10** da Secção 2.B são:

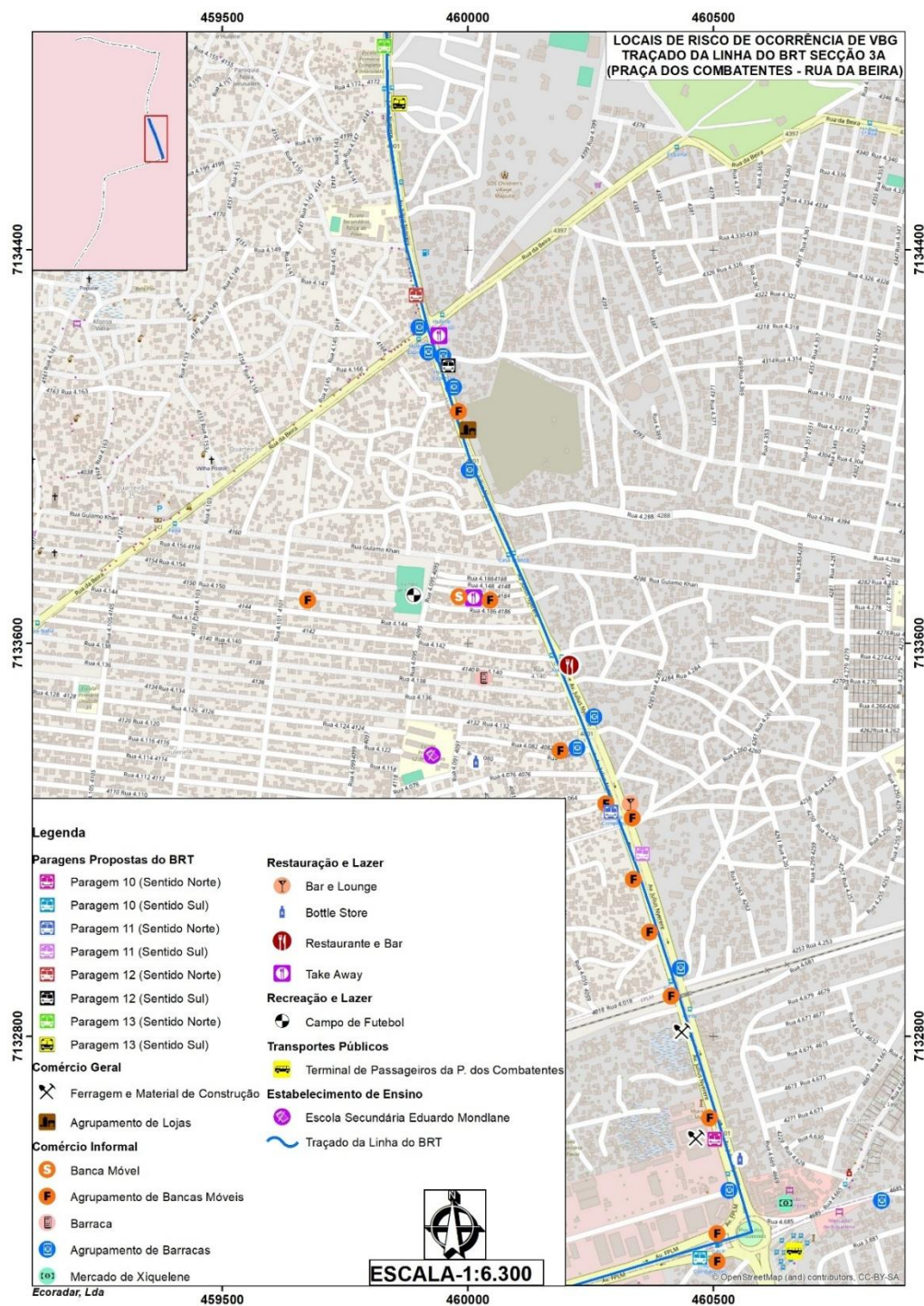
- **Paragem 8: 7 (Laranja)** → Risco Moderado, especialmente em razão do comércio existente, da marginalidade que se verifica ao redor desta paragem e do Hospital e centro de saúde localizados na proximidade desta paragem.
- **Paragem 9: 4 (Verde)** → Risco Baixo, havendo apenas a referir como maior factor de risco a densidade populacional.
- **Paragem 10: 11 (Laranja)** → Risco Moderado, especialmente em razão do comércio existente, da marginalidade que se verifica ao redor desta paragem.

Factores de risco	Paragens		
	8	9	10
Empreendedores	1	1	3
Crianças	0	0	1
MTS	0	0	0
Moradores de rua	0	0	2
Densidade populacional	2	2	2
Marginalidade	1	1	3
Outros: hospital, centro de saúde	3	0	0
	7	4	11

4.3.2.5. Secção 3.A

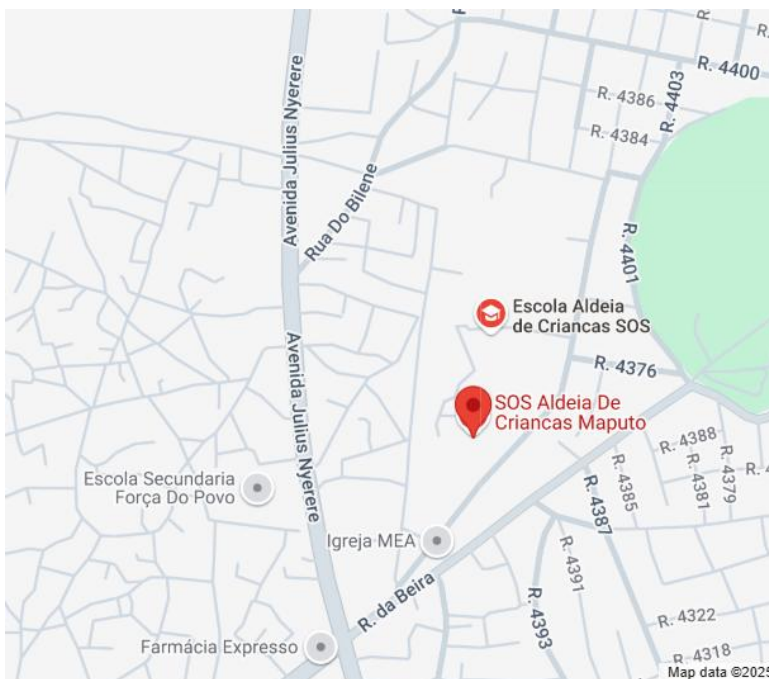
A Secção 3.A. inclui o traçado envolvendo as **futuras paragens 10 a 13, e as zonas da Praça dos Combatentes até a Rua da Beira**. É uma zona densamente povoada com muito comércio. As zonas de venda caracterizam-se por ter passeios muito apertados pelo que grande parte do comércio ocorre praticamente na estrada.

Mapa da Secção 3.A:



Mapa 16 - Mapa da Secção 3 do BRT
Fonte: elaboração própria

Na zona 3.A destacam-se as zonas das futuras paragens 12 e 13 (cruzamento da Avenida Julius Nyerere e Rua da Beira) onde se localizam a Escola Secundária Força do Povo e a Aldeia SOS (com uma escola da Aldeia SOS), onde se prevê a circulação intensa de crianças vulneráveis.



Mapa 17 – Excerto da Secção 3.A do BRT: Aldeia SOS
Fonte: Google maps

As pontuações de risco para as paragens **11 a 13** da Secção 3.A são:

- **Paragem 11:** 12 (**Laranja**) → Risco Moderado, especialmente em razão do comércio existente, da marginalidade que se verifica ao redor desta paragem e do Hospital e centro de saúde localizados na

proximidade desta paragem.

- **Paragem 12:** 15 (**Vermelho**) → Risco Alto, especialmente em razão do comércio existente, da marginalidade que se verifica ao redor desta paragem e das escolas na proximidade da paragem.
- **Paragem 13:** 16 (**Vermelho**) → Risco Alto, especialmente em razão do comércio existente, da proximidade de escolas e aldeia SOS, bem como existência de marginalidade ao redor desta paragem.

Factores de risco	Paragens		
	11	12	13
Empreendedores	3	3	3
Crianças	0	3	3
MTS	1	1	1
Moradores de rua	2	2	3
Densidade populacional	3	3	3
Marginalidade	3	3	3
Outros: hospital, centro de saúde	0	0	0
	12	15	16

4.3.2.6. Secção 3.B

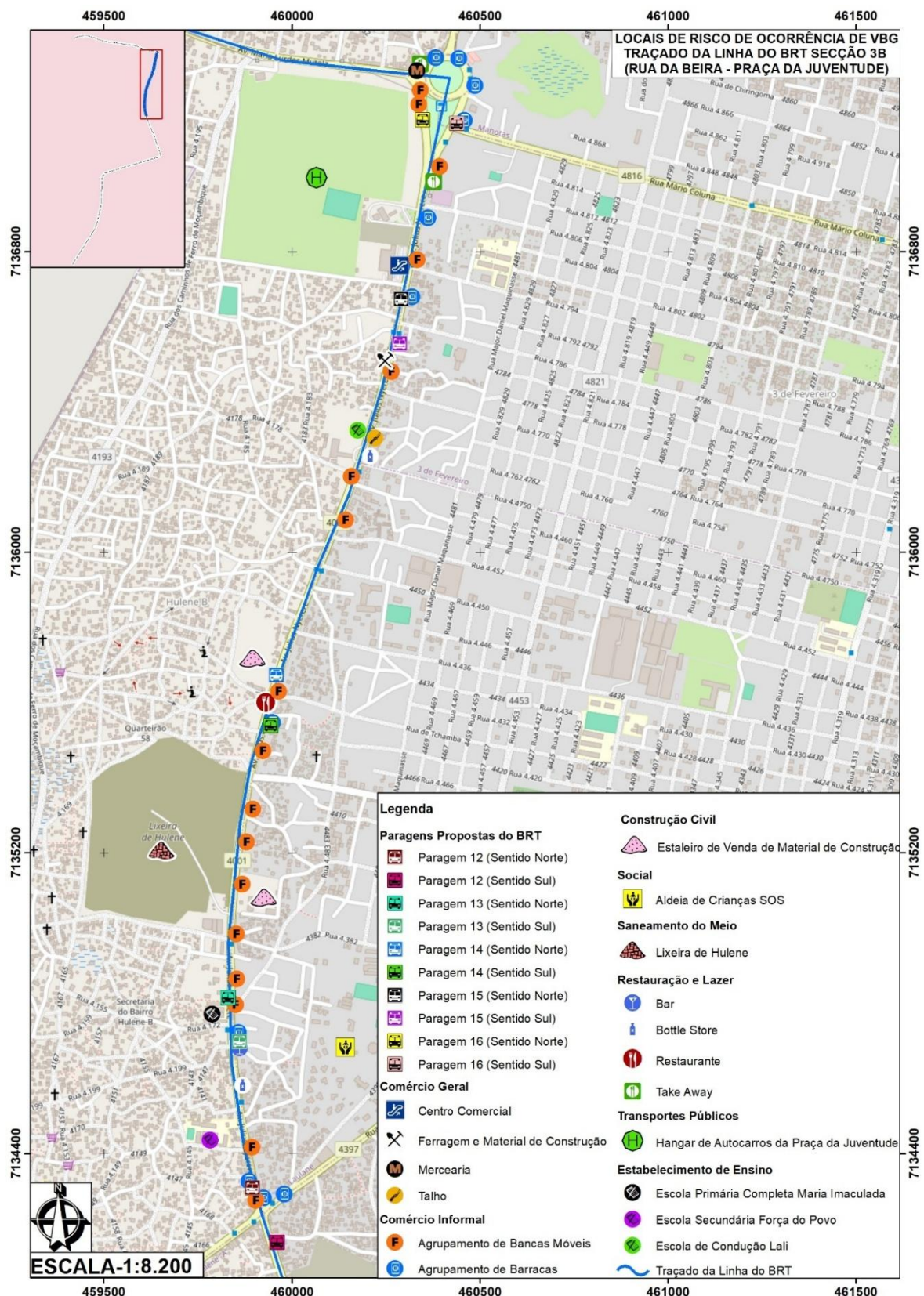
A secção 3.B inclui o traçado envolvendo as **futuras paragens 12 a 16 e as zonas da Rua da Beira até a Praça da Juventude**.

Nesta área, a presença de moradores de rua representa um risco adicional, com pontos críticos identificados na Praça dos Trabalhadores, Praça da Juventude e lixeira de Hulene, onde muitos dependem da recolha de materiais para a sua subsistência.



Imagem 9 – Lixeira de Hulene

Mapa da Secção 3.B:



Mapa 18 –Mapa da Secção 3.B do BRT
Fonte: elaboração própria

Nesta Secção 3.B, destaca-se a localização das escolas: a escola secundária Força do Povo e a Escola Primária Completa Maria Imaculada quase ao lado do traçado, onde existirá grande circulação de crianças.

Mapa 19 – Excerto do Mapa da Secção 3.B do BRT: proximidade de escolas
 Fonte: elaboração própria

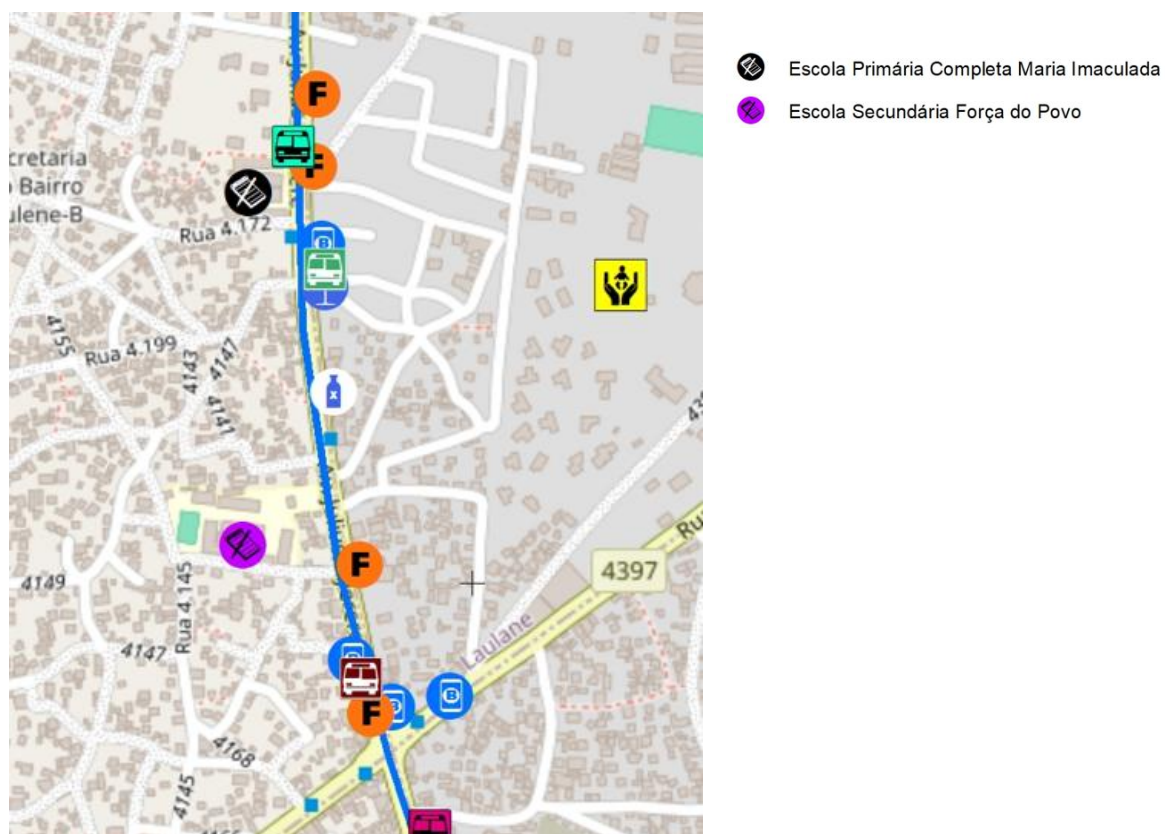


Imagem 10 – Escola Primária Completa Imaculada

As pontuações de risco para as paragens **14 a 16** da Secção 3.B são:

- **Paragem 14: 14 (Laranja)** → Risco Moderado, especialmente em razão do comércio existente, da marginalidade e dos moradores de rua que existem ao redor desta paragem.

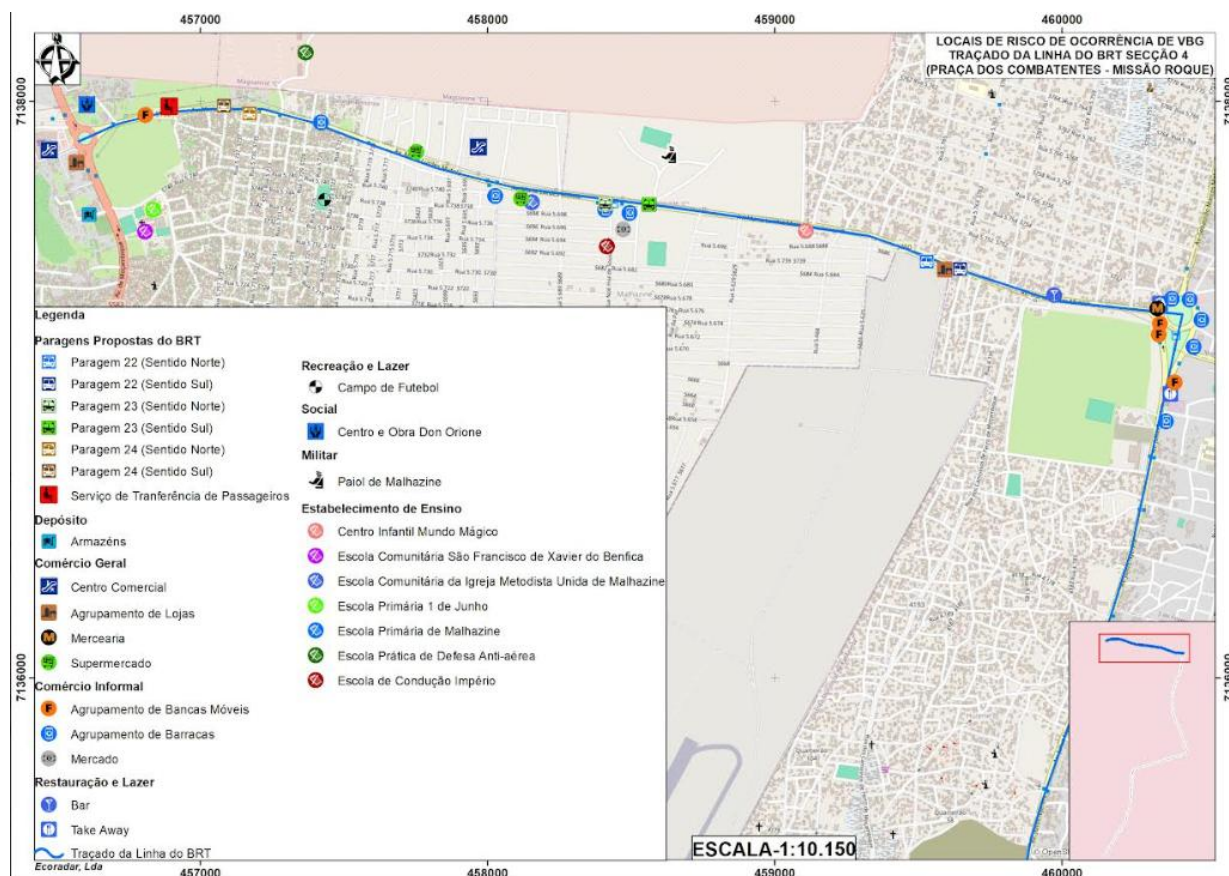
- **Paragem 15: 13 (Laranja)** → Risco Moderado, especialmente em razão do comércio existente, proximidade de escolas e marginalidade que se verifica ao redor desta paragem.
- **Paragem 16: 13 (Laranja)** → Risco Moderado, especialmente em razão do comércio existente e da marginalidade que se verifica ao redor desta paragem.

Paragens			
Factores de risco	14	15	16
Empreendedores	3	3	3
Crianças	0	3	0
MTS	2	2	3
Moradores de rua	3	1	1
Densidade populacional	3	3	3
Marginalidade	3	1	3
Outros: hospital, centro de saúde	0	0	0
	14	13	13

4.3.2.7. Secção 4

A secção 4 inclui o traçado envolvendo as **futuras paragens 22 a 24** e as zonas da **Praça da Juventude até a Rotunda da Missão Roque**.

Mapa da Secção 4:



Mapa 20 – Mapa da Secção 4 do BRT
Fonte: elaboração própria

Na Secção 4 aponta-se como factor de risco adicional a concentração de MTS na zona da baixa.

A Escola Primária 1 de Junho e a Escola Comunitária São Francisco de Xavier podem apresentar riscos de grande circulação de crianças.



Mapa 21 – Excerto do Mapa da Secção 4 do BRT
Fonte: elaboração própria

Escola Comunitária São Francisco de Xavier do Benfica
Escola Comunitária da Igreja Metodista Unida de Malhazine
Escola Primária 1 de Junho

As pontuações de risco para as paragens **22 a 24** da Secção 3.B são:

- **Paragem 22:** 6 (**Verde**) → Risco Baixo, havendo apenas como factor de risco a densidade populacional da zona.
- **Paragem 23:** 9 (**Laranja**) → Risco Moderado, especialmente em razão do comércio existente e da marginalidade que se verifica ao redor desta paragem.
- **Paragem 24:** 12 (**Laranja**) → Risco Moderado, especialmente em razão do comércio existente, proximidade de escolas e marginalidade que se verifica ao redor desta paragem.

Factores de risco	Paragens		
	22	23	24
Empreendedores	1	3	2
Crianças	0	2	3
MTS	2	2	2
Moradores de rua	0	0	1
Densidade populacional	3	2	3
Marginalidade	1	1	2
Outros: hospital, centro de saúde	0	0	0
	7	10	13

4.3.2.8. Conclusões

A classificação de risco de VBG associada à localização das paragens do transporte deve ser abordada de forma diferenciada nas fases de construção (estaleiros) e de operação (fase em que as paragens estarão em funcionamento).

1. Fase de Construção (Estaleiros):

Na fase de construção, quando são montados os estaleiros, a proximidade das paragens aos locais de risco é problemática. Os trabalhadores da construção, que muitas vezes são predominantemente homens, podem estar separados das suas famílias, o que pode aumentar o risco de comportamentos inadequados, incluindo várias formas de VBG. Além disso, a presença de trabalhadores em áreas com pouca vigilância pode gerar situações de vulnerabilidade para mulheres, meninas e outros grupos de risco. As interações com as comunidades potenciam também riscos para os próprios trabalhadores e trabalhadoras.

2. Fase de Operação (Após a Construção):

Quando as paragens entram em operação, o cenário muda consideravelmente. A paragem deixa de ser temporária e passa a ser parte da infraestrutura permanente da cidade, servindo à população de forma contínua. Isso pode mitigar os riscos de VBG, desde que sejam implementadas medidas adequadas de segurança e políticas de sensibilização. A proximidade da paragem a áreas de risco pode ser vantajosa, pois pode contribuir para o acesso facilitado a serviços (como escolas, hospitais, centros de saúde) e promover a mobilidade urbana de forma segura e eficaz.

obilidade urbana de forma segura e eficaz.

Uma paragem localizada perto de uma escola, por exemplo, pode inicialmente apresentar riscos de VBG, especialmente durante os horários de maior movimento, mas a longo prazo, pode trazer benefícios para a comunidade. O acesso à paragem facilita o transporte dos estudantes, o que pode diminuir os riscos relacionados à mobilidade de crianças e adolescentes. Além disso, uma paragem bem localizada pode estimular a segurança pública, uma vez que a presença constante de passageiros e a operação regular do transporte público podem criar um ambiente mais seguro, reduzindo a vulnerabilidade a abusos.

te público podem criar um ambiente mais seguro, reduzindo a vulnerabilidade a abusos.

Assim, a classificação de risco de VBG não deve ser uma restrição absoluta à localização das paragens, como seria o caso de um estaleiro temporário. Embora, na fase de construção, os riscos de VBG sejam mais elevados devido à natureza temporária dos estaleiros, é importante que a localização das paragens na fase de operação seja vista de maneira mais equilibrada. Mesmo em locais inicialmente considerados de alto risco, como perto de escolas ou áreas densamente povoadas, as paragens podem beneficiar a população a longo prazo, desde que sejam implementadas estratégias de mitigação de riscos adequadas.

Abaixo resumem-se desvantagens e vantagens da localização das paragens na fase de construção e de operação.

Factores de Risco	Desvantagens na fase de construção	Vantagens na Fase de Operação
Empreendedores	- Aumento do risco de VBG/EAS/AS pelo influxo de trabalhadores e as suas interações com empreendedores.	- Potencial de aumento do comércio local e geração de empregos, beneficiando a economia local e a integração social.
Crianças	- Exposição ao risco de VBG/EAS/AS, especialmente durante os trajectos das crianças entre a escola e casa e passagem pelos locais de obras.	- Facilitação do acesso à educação, aumentando a mobilidade das crianças para a escola e outras actividades educativas.
Moradores de rua	- Maior vulnerabilidade a VBG/EAS/AS, especialmente em áreas menos monitoradas.	- Potencial para mais fácil acesso a programas de reintegração social e acesso a serviços de apoio, como abrigo e alimentação.
MTS (Mulheres Trabalhadoras do Sexo)	- Maior risco de VBG/EAS/AS, devido à vulnerabilidade social.	- Possibilidade de mais acesso a inclusão em programas de saúde pública e apoio social, como serviços de saúde sexual e reabilitação social.
Densidade populacional	- Maior risco de aglomerações, aumentando o risco de violência sexual, assédio e outros crimes.	- Aumento da acessibilidade e eficiência do transporte público, beneficiando a população de áreas densamente povoadas.
Marginalidade	- Maior incidência de VBG/EAS/AS devido à falta de controlo social na área.	- Acesso a oportunidades de desenvolvimento para as comunidades marginalizadas, potencializando a inclusão e a melhoria das condições de vida.
Outros (Hospital, Centro de Saúde)	- Potencial para exploração de pacientes e outras pessoas vulneráveis que frequentam os serviços de saúde na área.	- Acesso facilitado a cuidados de saúde e serviços médicos essenciais para a população local, melhorando a saúde pública na região.

5. Riscos que podem advir de reassentamento

O **reassentamento económico** e o **reassentamento físico** podem gerar diversos riscos, tanto sociais quanto económicos, que impactam as populações afectadas.

Está em curso um estudo sobre as necessidades de reassentamento pelo que os riscos enunciados são meramente exemplificativos e em abstracto.⁴³

Riscos do Reassentamento Económico

O reassentamento económico ocorre quando a população não é deslocada fisicamente, mas perde o acesso a meios de subsistência ou oportunidades económicas devido a um projecto. O principal risco é a **perda de fontes de rendimento**, ou seja, haver um impacto negativo sobre trabalhadores informais, comerciantes e prestadores de serviços locais que dependiam da área afectada pelo projeto e possível aumento da vulnerabilidade de mulheres e crianças devido à pressão económica, que pode levar à exploração ou outras formas de VBG.

Riscos do Reassentamento Físico

O reassentamento físico envolve a deslocação forçada de pessoas das suas casas e comunidades. Os principais riscos incluem:

- **Perda de identidade cultural e laços comunitários** – deslocação pode enfraquecer redes de apoio e práticas culturais essenciais para a coesão social.
- **Dificuldade de acesso a serviços essenciais** – escolas, hospitais e transportes públicos podem estar distantes ou insuficientemente preparados para atender à nova população.
- **Aumento da pobreza** – famílias podem não receber compensações justas ou encontrar dificuldades em reconstruir os seus meios de subsistência.
- **Conflitos sociais** – disputas por terras, recursos e tensões entre populações reassentadas e comunidades anfitriãs podem emergir.
- **Risco de marginalização** – grupos mais vulneráveis podem ser deixados de lado nos processos de reassentamento, sem receber os apoios necessários para a adaptação.

6. Riscos na fase de desmobilização

A fase de desmobilização, muitas vezes negligenciada no planeamento inicial dos projectos, representa um período de risco elevado para a VBG. Sem estratégias adequadas de mitigação, a retirada dos trabalhadores e o encerramento das actividades podem deixar um legado de exploração e violência nas comunidades locais.

A retirada de trabalhadores, a perda de emprego e as mudanças nas dinâmicas de poder dentro das comunidades criam um ambiente de vulnerabilidade acrescida, tanto para os trabalhadores como para as populações locais.

⁴³ World Bank. (2010). *Resettlement Policy Framework (RPF) and Resettlement Action Plans (RAPs)*. The World Bank. Disponível em: <https://documents1.worldbank.org/curated/pt/672551551098424901/pdf/Resettlement-Policy-Framework.pdf>

A seguir, destacam-se, em abstracto, alguns dos principais riscos que podem potenciar situações de VBG nesta fase e as medidas necessárias para mitigá-los.

1. Vulnerabilidade socioeconómica e risco de exploração

- A saída dos trabalhadores do projecto pode gerar um aumento súbito do desemprego, particularmente para trabalhadores informais ou temporários, resultando em insegurança económica.
- A perda de rendimentos pode empurrar mulheres e raparigas para situações de exploração económica ou sexual, incluindo trabalho informal precário, ou troca de favores sexuais por necessidades básicas. Em contextos onde a desigualdade de género já é significativa, qualquer crise económica pode levar a um aumento da violência doméstica e de exploração sexual.

Algumas medidas preventivas e de mitigação a considerar são as seguintes:

- **Planos de transição económica:** Facilitar a recolocação dos trabalhadores locais através de programas de capacitação profissional e parcerias com empregadores locais
- **Programas de apoio a mulheres e raparigas:** Implementar iniciativas de capacitação económica e assistência psicossocial para reduzir vulnerabilidades pós-desmobilização.

2. Risco de Abuso e Exploração Sexual durante a saída dos trabalhadores

- A fase de desmobilização pode ser marcada por uma supervisão menos rigorosa, facilitando situações de exploração sexual. Durante este período, alguns trabalhadores podem envolver-se em condutas abusivas, sentindo-se sem consequências futuras.
- A distribuição de pagamentos finais pode criar situações em que superiores hierárquicos exigem favores sexuais em troca de benefícios ou compensações.
- Trabalhadores migrantes que estabeleceram relações com mulheres e raparigas locais podem abandoná-las sem suporte financeiro ou protecção, aumentando vulnerabilidades.

Algumas medidas preventivas e de mitigação a considerar são as seguintes:

- **Reforço da supervisão até à conclusão total do projecto:** Garantir que há fiscalização activa e canais de denúncia eficazes até ao encerramento das actividades
- A implementação de medidas robustas de transição económica, protecção social e monitorização contínua é essencial para garantir que os impactos negativos sejam minimizados e que o encerramento do projecto ocorra de forma ética e responsável.

Uma questão essencial é garantir uma **transição eficaz** entre a fase de construção e a fase de operação, assegurando que as pessoas responsáveis pela gestão desta fase estejam **bem preparadas**. Para isso, é necessário investir em **formação e capacitação**,

abordando tanto os aspetos técnicos como as questões de **segurança e prevenção de riscos**, especialmente no que toca à **VBG/EAS/AS**.

A formação deve abranger:

- **Gestores e supervisores:** Devem estar preparados para planear e garantir que as paragens e a operação dos transportes funcione de forma eficiente e segura.
- **Funcionários operacionais e condutores:** Precisam de conhecer os protocolos de segurança e atendimento ao público, para saber como agir em situações de risco de VBG.
- **Segurança e fiscalização:** Devem receber formação específica para prevenir e responder a casos de VBG/EAS/AS, garantindo um ambiente seguro.
- **Sensibilização da comunidade:** É fundamental que os utilizadores das paragens, incluindo mulheres, crianças e pessoas que pertençam a grupos de risco, saibam como denunciar incidentes e pedir ajuda.

7. Riscos na fase de operação

O Projecto MOVE tem como principal objectivo melhorar a mobilidade e acessibilidade ao longo de um corredor seleccionado na Área Metropolitana de Maputo, o que envolve, entre outros, a construção de faixas segregadas que vão de Missão Roque, passando por Malhazine, Magoanine, Praça dos Combatentes, Praça dos Heróis, e descendo nos Acordos de Lusaka e Guerra Popular até à Praça dos Trabalhadores (CFM) e a disponibilização de veículos BUS. A finalidade é melhorar a situação dos transportes públicos nas áreas de intervenção do projecto.

Actualmente, os utilizadores de transportes públicos nas áreas de intervenção do projecto **já estão sujeitos a riscos de VBG durante a utilização do transporte e nos acessos ao transporte. Foi realizada a recolha de dados primários para verificar as percepções de segurança e existência de relatos de VBG na utilização e acesso aos transportes públicos o que confirmou elevadas percepções de insegurança, medo e incidentes de VBG.** Assim, foram conduzidos inquéritos entre Outubro e Dezembro de 2024, nas áreas de intervenção do projecto em Maputo. Foram utilizados questionários estruturados, compostos por perguntas abertas e fechadas, para recolher dados quantitativos e qualitativos sobre segurança nos transportes públicos, acessibilidade, riscos associados à VBG, EAS e AS, bem como a percepção dos cidadãos sobre a resposta das autoridades e o seu nível de conhecimento dos direitos (para mais informação ver ANEXO 2 – RESUMO DOS INQUÉRITOS E ENTREVISTAS).

Importa reportar este risco actualmente para ter uma comparação com a situação posterior às obras e intervenções projectadas. A análise de risco “agora” permite desenvolver estratégias de mitigação de riscos para o futuro.

Abaixo são resumidos os principais riscos identificados na fase da operação:

Factor de Risco	Causa Provável	Conclusão da pesquisa
-----------------	----------------	-----------------------

Superlotação nos transportes públicos.	Espaço restrito dificulta a mobilidade e a fuga, aumentando a vulnerabilidade das vítimas e a probabilidade de ataques físicos	O inquérito revelou que 78,3% dos inquiridos se sentem inseguros quando os transportes estão lotados. As mulheres sentem-se mais inseguras (84,9%) do que os homens (72,4%). Muitos dos inquiridos referem que evitam certas rotas de autocarro por medo de violência ou assédio.
Estratégia de mitigação possível		
✓ Aumento da frequência de transportes públicos para reduzir a superlotação e garantir mais espaço para os passageiros. ✓ Monitorização e presença de segurança (como agentes ou câmaras de vigilância) para dissuadir agressões e responder rapidamente a incidentes.		

Factor de Risco	Causa Provável	Conclusão da pesquisa
Viajar à noite nos transportes públicos.	Viajar à noite pode tornar o passageiro/a mais vulnerável a riscos de VBG já que há menos circulação de gente, especialmente em zonas mal iluminadas.	O inquérito revelou que 90% dos inquiridos sentem-se inseguros ao usar os transportes à noite. Os homens sentem-se mais seguros dos que as mulheres: 15,7% dos homens responderam que se sentem seguros versus apenas 9,9% das mulheres. Cerca de 51% dos inquiridos classifica a iluminação como fraca ou muito fraca.
Estratégia de mitigação possível		
✓ Reforço da presença policial ou de seguranças em horários nocturnos para aumentar a vigilância e dissuadir agressões. ✓ Melhoria da iluminação em estações, paragens e veículos para reduzir pontos cegos e aumentar a sensação de segurança. ✓ Adoção de botões de emergência e comunicação direta com autoridades dentro dos transportes para facilitar pedidos de ajuda. ✓ Implementação de horários fixos e previsíveis para evitar longos períodos de espera em locais isolados.		

Factor de Risco	Causa Provável	Conclusão da pesquisa
Segurança visível nos transportes públicos.	Ausência de seguranças ou câmaras de vigilância aumenta a percepção de impunidade, incentivando a violência e reduzindo a sensação	Embora o inquérito não tenha questionado os utilizadores sobre a visibilidade de câmaras de vigilância ou existência de seguranças nos transportes tal não parece ser a realidade dos transportes públicos em Moçambique, pelo que as elevadas percepções de

	de proteção dos passageiros.	insegurança reportadas também podem reflectir esta situação.
Estratégia de mitigação possível		
✓ Implementar a presença de seguranças nos transportes públicos e nas paragens mais movimentadas para aumentar a sensação de proteção e dissuadir comportamentos inadequados. ✓ Expandir a utilização de sistemas de videovigilância em autocarros, estações e paragens estratégicas, assegurando que as imagens sejam monitorizadas e utilizadas para investigações sempre que necessário.		

Factor de Risco	Causa Provável	Conclusão da pesquisa
Iluminação pública, vigilância e espaços públicos	A baixa qualidade da iluminação pública reduz a visibilidade e aumenta a percepção de risco, tornando os trajetos menos seguros, independentemente da hora do dia.	73,2% dos inquiridos sente-se inseguro no caminho de e para o autocarro independentemente da hora do dia e 72,3% sente-se inseguro ao caminhar nas ruas do bairro. Cerca de 51% dos inquiridos classifica a iluminação pública como fraca ou muito fraca, o que pode aumentar a vulnerabilidade. 66,8% dos inquiridos sente que os espaços públicos, como parques e praças, são inseguros com apenas 5,5% a reportar que concordam que os espaços públicos sejam seguros para todos.
Estratégia de mitigação possível		
✓ Reforço da iluminação em áreas críticas, como paragens de autocarro, ruas de acesso e parques. Patrulhas policiais mais frequentes, especialmente em horários de menor circulação. ✓ Instalação de câmaras de videovigilância em locais estratégicos, com sinalização visível para dissuadir potenciais agressões. ✓ Criação de uma linha directa ou aplicação móvel para denúncias rápidas de incidentes. ✓ Reforço da segurança nas paragens de autocarro, com abrigos bem iluminados e visíveis. ✓ Instalação de botões de emergência ou sistemas de comunicação directa com autoridades nos transportes e paragens. ✓ Formação para motoristas e funcionários dos transportes para lidarem com situações de assédio e violência.		

Factor de Risco	Causa Provável	Conclusão da pesquisa
Informação e	Falta de programas	92,1% nunca participaram em formação

sensibilização sobre segurança	educativos e de campanhas de sensibilização acessíveis aos utilizadores, especialmente direcionadas a grupos mais vulneráveis, como as mulheres.	ou sensibilização sobre segurança nos transportes públicos 77% dos inquiridos relatam que nunca participaram em programas educativos sobre os seus direitos como cidadãos 51,8% sentem-se mal informados sobre os seus direitos e deveres como utilizadores de transportes públicos e apenas 30% sentem-se bem informados, sendo esse número ainda menor entre as mulheres (25,2%)
---------------------------------------	--	--

Estratégia de mitigação possível

- ✓ Implementar programas de sensibilização sobre segurança nos transportes públicos e criar materiais informativos acessíveis (cartazes, vídeos, panfletos, redes sociais).
- ✓ Incluir formação sobre segurança e direitos dos passageiros Realizar sessões de formação para passageiros, motoristas e funcionários dos transportes. Integrar conteúdos sobre segurança e cidadania em escolas e centros comunitários.
- ✓ Facilitar o acesso à informação Disponibilizar guias digitais e físicos sobre os direitos dos utilizadores nos transportes públicos. Criar um canal de comunicação direto (app, linha telefónica, QR codes nos transportes) para esclarecer dúvidas.
- ✓ Desenvolver campanhas específicas para mulheres e outros grupos que se sintam menos informados. Criar espaços seguros para discussão e partilha de experiências sobre segurança nos transportes.

Factor de Risco	Causa Provável	Conclusão da pesquisa
Resposta das autoridades	A demora ou ausência de resposta por parte das autoridades contribuem para a percepção generalizada de que os problemas não são tratados de forma eficaz.	43,5% sentem que a sua opinião sobre segurança não é levada em conta no local de trabalho ou comunidade. Apenas 9,1% dos inquiridos acreditam que as autoridades respondem eficazmente a incidentes. Apenas 8,7% sentem que as autoridades se preocupam com a segurança dos jovens nas ruas. Apenas 4% sente que os motoristas estão bem preparados para lidar com situações de assédio

Estratégia de mitigação possível

- ✓ Reforçar a comunicação entre autoridades e comunidade: criar canais de escuta activa para que a população possa relatar preocupações e sugerir soluções e implementar consultas públicas e fóruns comunitários sobre segurança.
- ✓ Capacitar motoristas e profissionais que lidam com o público.
- ✓ Criar directrizes claras para motoristas e funcionários sobre como agir em situações de

risco.

- ✓ Divulgar campanhas de sensibilização sobre os direitos das vítimas e o papel das autoridades.
- ✓ Aumentar a visibilidade e patrulhamento em áreas de risco
- ✓ Melhorar a iluminação e vigilância nos locais mais vulneráveis.

Factor de Risco	Causa Provável	Conclusão da pesquisa
Comportamentos abusivos tolerados	A tolerância a comentários sexistas e toques indesejados por parte de passageiros ou funcionários cria um ambiente permissivo, onde a violência baseada no género pode ser ignorada ou até incentivada.	Muitos dos inquiridos consideram que existem fortes possibilidades de serem vítima de abuso ou assédio nos transportes públicos. Assim, 59,3% dos inquiridos sente que há pouca ou nenhuma possibilidade de serem vítima de abuso ou assédio nos transportes públicos (46,3% homens e 73,9% mulheres), o que mostra que as mulheres se sentem mais vulneráveis à situação de abuso ou assédio nos transportes públicos. 64,8% dos inquiridos reparou em comportamento inadequado de outras pessoas enquanto usava os transportes públicos. Apenas 39,9% dos inquiridos relatam que as interações nos transportes são sempre respeitadas. Cerca de 70% dos inquiridos já se sentiu desconfortável por causa do comportamento de outras pessoas. Apenas 38,3% dos inquiridos nunca foram incomodados ou assediados enquanto esperavam nas paragens de autocarro.

Estratégia de mitigação possível

- ✓ Reforço da vigilância e presença de agentes de segurança
- ✓ Campanhas de sensibilização e educação pública que desincentivem comportamentos inadequados e incentivem o respeito nos transportes.
- ✓ Criação e melhoria de canais de denúncia
- ✓ Formação para motoristas e funcionários dos transportes
- ✓ Melhoria da infraestrutura urbana e dos transportes
- ✓ Melhoria da iluminação e segurança nas paragens e áreas de espera. Instalar câmaras de videovigilância nos transportes e paragens estratégicas.

Factor de Risco	Causa Provável	Conclusão da pesquisa
-----------------	----------------	-----------------------

Formação dos motoristas e funcionários	Motoristas e outros funcionários sem formação adequada podem não saber como identificar, prevenir ou intervir corretamente em casos de VBG, tornando a resposta ineficaz e agravando a situação.	À pergunta “acredita que os motoristas de autocarro estão bem preparados para lidar com situações de assédio” apenas 4% dos inquiridos respondeu que sim. 4,5% dos homens acredita que os motoristas de autocarro estão bem preparados para lidar com situações de assédio versus apenas 3,4% das mulheres. À questão sobre se motoristas e funcionários dos transportes públicos tratavam com respeito os passageiros apenas 9,5% dos inquiridos responderam que sim.
Estratégia de mitigação possível		
✓ Formação obrigatória e contínua para todos os funcionários sobre identificação, prevenção e resposta a casos de VBG nos transportes. ✓ Simulações e protocolos claros de intervenção para garantir que motoristas e seguranças saibam como agir em situações reais. ✓ Canais internos de apoio e orientação para funcionários que testemunhem ou precisem lidar com casos de VBG. ✓ Avaliação periódica da eficácia do treinamento com feedback de passageiros e funcionários para ajustes contínuos. ✓ Incentivo a uma cultura de tolerância zero à violência, promovendo o envolvimento ativo dos funcionários na proteção dos passageiros.		

Factor de Risco	Causa Provável	Conclusão da pesquisa
Canais de denúncia	A inexistência de canais claros e acessíveis para denúncias, como números de emergência ou apoio psicológico e legal imediato, dificulta a capacidade das vítimas de buscar ajuda ou denunciar a VBG.	A pesquisa revela que os inquiridos reportam saber o que fazer e onde se dirigir quando tomam conhecimento de uma situação de violência ou assédio. Assim: Cerca de 65% costumam conversar com amigos ou familiares sobre questões de segurança nas ruas ou nos transportes (às vezes ou sempre) 77,5% sente-se confortável em partilhar preocupações sobre segurança com amigos e familiares. 79,4% afirmam saber onde reportar casos de Violência de Género, Violência Sexual, Abuso e Assédio No entanto, o inquérito também evidencia uma baixa confiança na resposta das autoridades, o que pode

		comprometer a eficácia das denúncias. Muitos inquiridos duvidam da seriedade com que os incidentes são tratados e da capacidade das entidades responsáveis para garantir segurança e justiça. Essa falta de confiança pode desencorajar a formalização de queixas e perpetuar um ciclo de impunidade.
Estratégia de mitigação possível		
✓ Criação de canais de denúncia acessíveis e confidenciais, como linhas telefónicas de emergência ou aplicativos móveis ✓ Parcerias com organizações de apoio às vítimas para fornecer recursos adequados e orientação nas situações de abuso. ✓ Treinamento para motoristas e funcionários sobre como apoiar vítimas e encaminhá-las para os serviços necessários. ✓ Sensibilização dos passageiros sobre os recursos disponíveis, garantindo que todos saibam como acionar a rede de apoio em casos de violência. ✓ Monitorização e feedback sobre a eficácia dos canais de apoio, garantindo melhorias contínuas e acessibilidade para as vítimas.		

VI. Conclusões

1. **VBG como Problema Estrutural:** A VBG nas áreas do Projecto MOVE, em Maputo e Matola, é um problema estrutural profundamente enraizado. Ela é impulsionada por normas socioculturais discriminatórias, desigualdade de género e barreiras institucionais que dificultam a denúncia e o acesso a serviços de apoio.
2. **Prevalência e Desafios Persistentes:** A violência física, sexual, psicológica e económica, particularmente no contexto de relações íntimas, é uma realidade constante. A aceitação social da violência em determinadas circunstâncias, a falta de resposta institucional eficaz e a escassez de serviços especializados agravam ainda mais a situação. A exploração sexual infantil e o tráfico de menores continuam a ser problemas graves, exacerbados pela pobreza e pela migração.
3. **Mecanismos Legais e Coordenação:** Embora exista um enquadramento legal que proíbe a VBG e um mecanismo de coordenação multisectorial, a implementação prática dessas políticas encontra dificuldades significativas. A falta de eficácia na aplicação das leis e a impunidade perpetuam a violência e a desigualdade, comprometendo a protecção das vítimas.
4. **Análise de Riscos:** A análise de riscos foi realizada com base na norma ISO 31.000, com uma abordagem estruturada para identificar, avaliar e mitigar os riscos. A pesquisa abrangeu as diferentes fases do projecto (mobilização, execução,

desmobilização e operação), focando-se nos riscos de VBG. A avaliação apontou áreas críticas e propôs estratégias de mitigação, com detalhes apresentados em documento à parte (matriz de riscos).

5. **Fase de Mobilização:** A fase de mobilização apresenta diversos riscos potenciais de VBG que importa prevenir, incluindo a escolha de empreiteiros sem critérios rigorosos, condições de trabalho precárias e falta de privacidade nos alojamentos. As barreiras linguísticas e culturais também podem gerar mal-entendidos, enquanto a interação com grupos vulneráveis, como mulheres e crianças, pode aumentar os riscos de exploração e assédio.

6. **Sub-projectos e Riscos Específicos:**

A configuração dos subprojectos influencia diretamente a exposição aos riscos de VBG, tornando essencial a definição de prioridades para a implementação de medidas de mitigação. Na Matola, **Intaka apresenta o maior risco**, seguido de **Molumbela** e, por fim, **Mathlemelhe**, que apresenta um risco relativamente menor. Essa priorização permite direcionar ações preventivas e corretivas de forma mais eficaz, garantindo que as intervenções estejam alinhadas com o nível de vulnerabilidade identificado.⁴⁴

⁴⁴ As conclusões da **matriz de riscos de VBG** no que respeito à comparação dos sub-projectos são as seguintes:

- A análise dos riscos de VBG nos subprojectos das Quick Wins revela variações significativas, tanto na quantidade como na natureza dos riscos. Nas Quick Wins de Matola, o subprojecto de Intaka-Boquisso apresenta o maior número total de riscos de VBG (239), seguido de Molumbela – Khongolote (232), Mathlemele (215) e, por fim, as Quick Wins de Maputo, com o nível de risco mais baixo identificado (200). Apesar dessa variação moderada, a exposição a riscos específicos difere conforme o contexto de cada local, sendo influenciada por factores externos e internos.
- Nas Quick Wins de Maputo, os riscos são predominantemente externos, resultantes das interacções com a comunidade e da presença de diversos grupos vulneráveis, como mulheres empreendedoras, pessoas sem-abrigo e MTS. Esse contexto faz com que as interacções comunitárias sejam o tipo de risco mais prevalente no subprojecto (103), seguido de Intaka (93), Molumbela (86) e Mathlemele (65). No subprojecto de Intaka, a proximidade de escolas, mercados e pontos de venda de sexo ou de bebidas alcoólicas aumenta a vulnerabilidade de mulheres e crianças. Em Molumbela, a situação é semelhante, mas acrescenta-se a existência de um orfanato (e não é conhecida a existência de MTS). Já em Mathlemele, o comércio informal expõe mulheres empreendedoras a riscos, embora a menor concentração de crianças pareça reduzir a exposição desse grupo.
- O risco nos locais de trabalho apresenta a maior variação entre os subprojectos, com Maputo a registar o menor valor (45), enquanto todos os subprojectos da Matola atingem valores mais elevados (86). Nas Quick Wins da Matola, os riscos internos são mais relevantes do que nas Quick Wins de Maputo. A diversidade linguística e as relações de poder nos locais de trabalho acrescentam desafios adicionais.
- Em Maputo, o risco no ambiente laboral é relativamente baixo, mas há registo de situações pontuais de interacções com a comunidade, como durante refeições, e a prática de mudança de roupa na frente de obra pode expor trabalhadores e a comunidade a riscos de VBG/EAS/AS. As relações entre supervisores e trabalhadores são descritas como equilibradas, sem hierarquias abusivas, o que contribui para um ambiente mais estável.
- Já nas Quick Wins da Matola, os riscos internos são mais acentuados. Todos os subprojectos registam um risco elevado (86), influenciado por desafios de comunicação e dinâmicas de poder. A presença de trabalhadores expatriados de origem chinesa que não falam português e apenas alguns falam inglês, sem tradutores suficientes, dificulta a comunicação, gerando tensões que, em alguns casos, resultam em incidentes de agressão

- **Sub-projecto das Quick Wins de Maputo:** Situado em áreas de alta circulação, com proximidade a escolas, mercados e comércio informal, o risco de VBG é elevado, especialmente para mulheres vulneráveis, incluindo as empreendedoras. A presença de pessoas sem-abrigo e a presença de MTS aumentam a vulnerabilidade. No estaleiro, a comunicação clara entre os trabalhadores e bom ambiente de trabalho, bem como as actividades de sensibilização ajudam a prevenir riscos, mas a normalização da VBG ainda é um desafio. Um risco identificável de VBG é a mudança de roupa nas frentes de obra, sem a devida privacidade.
 - **Sub-projecto das Quick Wins de Intaka-Boquisso:** A proximidade com escolas aumenta o risco de VBG, especialmente envolvendo crianças e adolescentes. A concentração de mercados e comércio informal também agrava a vulnerabilidade das mulheres a riscos de VBG, bem como a proximidade de pontos de venda de sexo.
 - **Sub-projecto das Quick Wins de Matlhemelhe:** A presença de mercados e comércio informal coloca mulheres empreendedoras em situações de refeitrisco, mas a ausência de grandes concentrações de crianças ou pessoas em situação de vulnerabilidade reduz o risco de VBG para esses grupos.
 - **Sub-projecto das Quick Wins de Molumbela:** A proximidade com escolas, um orfanato e mercados aumenta os riscos de VBG, particularmente para crianças e mulheres vulneráveis. Além disso, a presença de locais de venda de bebidas alcoólicas pode criar um ambiente propenso a VBG.
7. **Riscos comuns aos locais de trabalho dos subprojectos das Quick Wins da Matola:** a diversidade linguística e cultural, com a presença de trabalhadores expatriados de origem chinesa, gera dificuldades de comunicação e atitudes agressivas, criando um ambiente de trabalho tenso, incidentes de agressão verbal e física, o que aumenta os riscos de VBG. Além disso, a falta de condições

verbal e física. Outros factores, como a iluminação deficiente nos trajectos de obra, agravam a vulnerabilidade a riscos de VBG.

- Das Quick Wins da Matola, Intaka destaca-se por apresentar riscos externos significativos, semelhantes aos de Maputo, devido à presença de grupos vulneráveis. No entanto, a sua maior extensão territorial, quando comparada aos restantes subprojectos da Matola, aumenta a exposição de trabalhadores e da comunidade aos riscos de VBG, exigindo uma abordagem mais abrangente para prevenir os impactos.
- A configuração dos subprojectos influencia directamente a exposição aos riscos, tornando essencial a definição de prioridades para as medidas de mitigação. Intaka, com o maior número total de riscos, exige atenção redobrada, seguido de Molumbela. Mathlemele apresenta um cenário de menor gravidade relativa, enquanto Maputo, apesar de registar um nível de risco menos elevado, ainda enfrenta desafios significativos devido à elevada circulação de pessoas e à proximidade de mercados e grupos de risco.
- Em síntese, os riscos de VBG não se distribuem de forma uniforme, mas respondem a um conjunto de variáveis estruturais, sociais e culturais. A implementação de estratégias de mitigação eficazes requer uma abordagem integrada, considerando tanto os números como as especificidades de cada contexto, para garantir maior segurança e protecção para trabalhadores e comunidades envolvidas.

(VER ANÁLISE COMPLETA NO DOCUMENTO: MATRIZ DE RISCOS)

adequadas para a realização e conservação das refeições gera insatisfação entre os trabalhadores, em particular os trabalhadores locais, aumentando as tensões.

8. **Zonas Vulneráveis ao Longo do Corredor BRT:** O corredor BRT atravessa várias áreas vulneráveis, como zonas de grande circulação de pessoas, comércio informal e grupos vulneráveis, como moradores de rua e crianças. Isso aumenta a probabilidade de VBG, exigindo atenção especial na localização dos estaleiros, particularmente em áreas de alta vulnerabilidade como o bairro da Mafalala e a Praça dos Trabalhadores ou nas imediações de escolas. O mapeamento dos riscos ao redor das paragens revela que a maior parte destas paragens é rodeada de factores de risco de VBG (presença de empreendedores, crianças, MTS, moradores de rua, zonas de elevada densidade populacional e existência de marginalidade). As paragens 10 e 13 comportam alto risco e as paragens 9 e 22 apresentam menor risco. As restantes paragens apresentam um risco moderado.
9. **Riscos do Reassentamento e Desmobilização:** O reassentamento das populações, seja económico ou físico, pode gerar perda de meios de subsistência, enfraquecimento de laços comunitários e aumento da vulnerabilidade de grupos marginalizados. A fase de desmobilização do projecto é crítica, com o risco de exploração e abuso aumentados pela insegurança económica e a perda de empregos, o que pode afectar principalmente mulheres e meninas, menores chefes de agregados familiares, deslocados em consequência do conflito em Cabo Delgado, pessoas afectadas com eventos naturais como ciclones cíclicos no país.
10. **Segurança nos Transportes Públicos:** A pesquisa sobre os transportes públicos em fase de operação identificou que a insegurança já é e possivelmente será um problema significativo, especialmente para as mulheres. A superlotação, a fraca iluminação e a falta de segurança visível aumentam a sensação de vulnerabilidade. A falta de informações sobre direitos e a percepção de ineficácia da resposta das autoridades contribuem para um ambiente permissivo de assédio e violência.
11. **Conhecimento e informação a nível dos operadores de transportes públicos:** A pesquisa aponta para uma falta de conhecimento dos operadores de transportes públicos, em relação às medidas preventivas contra a VBG. A solução proposta é incluir um módulo de género e VBG na capacitação dos operadores, com especial foco na formação de mulheres motoristas. Isso sugere que a educação e sensibilização desses trabalhadores é fundamental para implementar medidas eficazes contra a VBG no ambiente do transporte público. O curso em andamento na Região Metropolitana de Maputo parece ser uma tentativa de preencher essa lacuna.
12. **Reforço de informação sobre VBG nos instrumentos legais/quadro regulatório da AMT:** A conclusão sugere que o quadro regulatório da AMT precisa de informações mais robustas sobre VBG, para que a implementação de medidas preventivas seja obrigatória. Isso poderia ser alcançado através da inclusão dessas medidas nos contratos de concessão. Ou seja, ao integrar cláusulas nos contratos de concessão dos operadores de transportes, a AMT poderia garantir que as empresas de transporte cumpram exigências preventivas contra a VBG, tornando essas medidas parte obrigatória da operação do sistema de transporte público.

Estas conclusões destacam a necessidade urgente de estratégias robustas para mitigar os riscos de VBG e implementar medidas preventivas eficazes em todas as fases do Projecto MOVE, assegurando a promoção de um ambiente sem riscos de VBG para todos os envolvidos.

ANEXO 1 - Enquadramento legal e coordenação

A prevenção e mitigação dos riscos e resposta a VBG, EAS e AS são prioridades em Moçambique sustentadas por uma combinação de instrumentos legislativos nacionais, internacionais e esforços multisectoriais.

Apesar dos desafios persistentes, o país tem registado avanços significativos, refletindo o compromisso em alinhar práticas locais com padrões globais de direitos humanos e igualdade de género.

Instrumentos internacionais e regionais

Moçambique aderiu aos vários tratados e convenções internacionais que defendem a necessidade dos Estados partes mitigarem e reduzirem os casos de VBG.

Instrumentos internacionais

Convenção das Nações Unidas para a Eliminação de Todas as formas de Discriminação contra a Mulher (CEDAW)
1989

A CEDAW exige que os Estados adoptem medidas para eliminar a discriminação contra as mulheres, incluindo discriminação em áreas como casamento, saúde, educação e trabalho. Moçambique compromete-se a garantir a eliminação de violência física, sexual e psicológica contra mulheres. Em 2008, Moçambique ratificou ainda o Protocolo Facultativo à CEDAW que permite que indivíduos ou grupos denunciem violações directamente ao Comité da CEDAW.

Plataforma de Beijing
1995

A Plataforma de Ação de Beijing exige a adopção de medidas para erradicar a violência contra mulheres, incluindo violência doméstica, tráfico, abuso sexual e exploração, e orienta os países a proteger as meninas contra a violência, promovendo a igualdade de género e a participação das mulheres na tomada de decisões.

Carta Africana dos Direitos Humanos e dos Povos
1989

A Carta estabelece direitos e liberdades fundamentais, incluindo proteção contra discriminação e violência. Reconhece os direitos das mulheres e meninas à proteção contra abusos físicos, psicológicos e sexuais, além de garantir sua liberdade e dignidade.

Protocolo à Carta

Este Protocolo exige que os Estados tomem

**Africana dos
Direitos Humanos
e dos Povos
Relativo aos
Direitos das
Mulheres em
África
2003**

medidas para eliminar todas as formas de discriminação e práticas prejudiciais que afetam as mulheres e meninas, incluindo o casamento infantil. O Protocolo de Maputo prevê ainda que os Estados adotem medidas para garantir a protecção das meninas contra a exploração sexual e o abuso, o que implica não apenas legislar, mas também reforçar as campanhas de sensibilização nas comunidades, garantir o acesso das meninas à educação e criar mecanismos eficazes para prevenir o tráfico de crianças e adolescentes.

**Protocolo da SADC
sobre Género e
Desenvolvimento
2010**

Estabelece compromissos para a promoção da igualdade de género na região da Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADC). Este Protocolo exige a eliminação de todas as formas de discriminação e violência contra mulheres e crianças, alinhando-se aos compromissos internacionais de Moçambique na promoção da igualdade de género e protecção dos direitos das mulheres e crianças.

Instrumentos nacionais

A **Constituição da República de Moçambique de 2004** estabelece vários princípios de igualdade e protecção contra discriminação, incluindo disposições relativas à protecção das mulheres contra a violência e a discriminação baseada no sexo.⁴⁵

O quadro legislativo nacional demonstra um esforço significativo para abordar as desigualdades e proteger os grupos mais vulneráveis, em particular contra a VBG:

Legislação nacional

Lei da Família

Marco legal que regula as relações familiares, reconhecendo a

⁴⁵ Artigo 35.º – Igualdade: Este artigo garante que todos os cidadãos, independentemente do sexo, raça, etnia, origem, religião, crença ou qualquer outra condição, são iguais perante a lei e têm os mesmos direitos e deveres. *"Todos os cidadãos, independentemente do sexo, raça, etnia, origem, religião, crença ou qualquer outra condição, são iguais perante a lei."*

Artigo 36.º – Direitos da mulher: Este artigo aborda especificamente os direitos das mulheres e garante sua igualdade de direitos no contexto social, económico, cultural e político.

"A mulher goza dos mesmos direitos que o homem, em pé de absoluta igualdade, nos domínios social, político, económico e cultural, sendo proibida qualquer discriminação por razão de sexo."

Artigo 56.º – Protecção da mulher e da criança. Este artigo estabelece que o Estado deve adotar medidas para proteger as mulheres e crianças, especialmente em situações de violência.

**Lei n.º 10/2004,
de 25 de agosto**

igualdade de direitos e deveres entre homens e mulheres no contexto familiar. Seus principais pontos incluem: a igualdade de direitos e obrigações entre os cônjuges, determina a idade mínima para o casamento (18 anos, com exceções em casos especiais a partir de 16 anos com autorização judicial). Esta lei é essencial para garantir os direitos das mulheres no âmbito familiar, promovendo igualdade e justiça no ambiente doméstico.

**Proteção da
criança**

**Lei n.º 7/2008, de
9 de Julho**

Focada nos direitos da criança, esta lei aborda o impacto da violência contra crianças, por exemplo, impondo claramente ao Estado que proíba a exploração e abuso sexual de crianças e estabeleça sanções para estas práticas, consagrando medidas de proteção da criança sempre que os seus direitos sejam violados.

**Tráfico de
Pessoas,
especialmente
mulheres e
crianças**

**Lei n.º 6/2008, de
9 de Julho**

Esta lei reconhece que mulheres e crianças são as vítimas mais vulneráveis ao tráfico e prevê medidas específicas para protegê-las, incluindo a criminalização de práticas como exploração sexual, trabalho forçado, escravidão e adoção ilegal.

Prevê punições rigorosas para os perpetradores de tráfico de pessoas, incluindo aumento de penas quando o crime envolve crianças ou resulta em exploração sexual ou danos graves às vítimas.

**Violência
doméstica**

**Lei n.º 29/2009,
de 29 de
Setembro**

Criminaliza a violência doméstica contra a mulher, estabelecendo medidas de proteção específicas para as vítimas e sancionando os agressores. A violência doméstica praticada contra a mulher passou a ser considerada como crime público. Esta lei veio definir a violência contra a mulher todo o acto perpetrado contra a mulher que cause ou seja capaz de causar danos físicos, sexuais, psicológicos ou económicos, incluindo a ameaça de tais actos ou a imposição de restrições ou privação arbitrária das liberdades fundamentais na vida privada ou pública.

**Prevenção e
Combate às
União
Prematuras**

**Lei n.º 19/2019, de
22 de Outubro**

Estabelece medidas para erradicar uniões envolvendo menores de 18 anos em Moçambique. Define uniões prematuras como qualquer ligação, formal ou informal, com propósito imediato ou futuro de constituir família, na qual pelo menos uma das partes seja menor de idade e enfatiza a irrelevância do consentimento da criança para validar tais uniões, reforçando que o superior interesse do menor deve prevalecer em todas as decisões.

**Lei do Trabalho
Assédio sexual**

Lei n.º 13/2023, de

Qualifica o assédio sexual no ambiente de trabalho como uma infração disciplinar grave, enfrentando um dos aspetos mais comuns da VBG em contextos profissionais. Esta lei reforça o direito a um ambiente de trabalho seguro e respeitoso para

23 de junho de 2023

todos, especialmente para mulheres, que frequentemente são as principais vítimas desse tipo de conduta.

Revisão do Código Penal de Moçambique

Lei n.º 24/2019, de 24 de Dezembro

Pune de modo particular os crimes contra a liberdade sexual.

1. **Definição e tipificação de crimes:** A revisão clarificou e ampliou a definição de crimes sexuais, incluindo o abuso sexual infantil e o assédio sexual, estabelecendo penas mais rigorosas para os infratores.
 2. **Penas mais severas:** Foram introduzidas penas mais severas para crimes de abuso sexual, refletindo a gravidade desses atos e alinhando-se às melhores práticas internacionais.
 3. **Proteção das vítimas:** A revisão enfatizou a proteção das vítimas, garantindo medidas que assegurem a sua segurança e privacidade durante o processo judicial.
-

Para além da diversa legislação aprovada com vista a prevenção e repreensão de VBG, o legislador cuidou também de aprovar regulamentação com vista a conferir especial protecção às vítimas de VBG:

- Por Despacho do Ministro da Saúde de 16 de Agosto de 2010 foram aprovadas as **normas de atendimento integrado às vítimas de violência de género para as Unidades Sanitárias do Serviço Nacional de Saúde**.
- Como forma de regulamentar os Centros de Atendimento Integrado por Decreto n.º 75/2020, de 21 de Agosto, o governo aprovou o **Regulamento de Organização e Funcionamento dos Centros de Atendimento às Vítimas de Violência Doméstica e Baseada no Género (CAI)**.

Em 2008, tendo em vista a prevenção e combate à VBG foi elaborado, o **Plano Nacional para o Combate e Prevenção da Violência contra a Mulher (2008-2012)**, cujas acções foram implementadas por instituições do Estado, sociedade civil, instituições religiosas e parceiros de cooperação.

Diversos instrumentos programáticos e operacionais, como o **Manual para Atendimento Integrado à Vítimas de Violência** (Ministério da Mulher e da Acção Social, 2012), **Perfil de Género em Moçambique** (Instituto Nacional de Estatística de Moçambique, 2015), **Plano Estratégico do Sector da Saúde 2014-2019** (Ministério da Saúde de Moçambique, 2014), ou o **Plano Nacional de Acção para a Resposta à VBG no Setor da Saúde, 2019-2022**, seguem a linha de reforçar a prioridade dada à VBG, incluindo nos contextos sociais e de saúde pública.

A **Política de Género e Estratégia de Implementação de Moçambique** teve como objetivo principal promover a igualdade de género no país e garantir a plena participação das mulheres e meninas no desenvolvimento social, económico e político de Moçambique. Esta política tem sido revista periodicamente para responder às novas realidades sociais, políticas e económicas do país. A primeira versão foi aprovada em 2006

e focava-se principalmente na eliminação de discriminação contra as mulheres e meninas, a promoção da sua autonomia económica, e o combate a formas de VBG como a violência doméstica e a exploração sexual. Em 2018, a política foi revista e atualizada e tem um foco mais abrangente, considerando a evolução do país, a crescente participação das mulheres no mercado de trabalho, o impacto do setor extrativo (como o gás e petróleo) e como esses fatores afetam a vida das mulheres em Moçambique. A atualização também fortaleceu a importância da integração da perspectiva de género em todas as áreas do governo e das políticas públicas, garantindo que questões relacionadas ao género sejam incorporadas nos processos de tomada de decisão em todos os níveis.

A implementação destes **instrumentos normativos** tem permitido uma abordagem mais integrada, envolvendo **instituições do Estado, sociedade civil e parceiros internacionais**. No entanto, desafios persistem, exigindo o **fortalecimento da coordenação interinstitucional, maior investimento na capacitação de profissionais e ampliação das ações de sensibilização comunitária** para garantir uma resposta eficaz e sustentável à VBG.

Assim, **apesar dos avanços normativos, persistem desafios na implementação das leis**, especialmente em áreas isoladas. As normas culturais e sociais, a capacitação insuficiente de profissionais e a falta de recursos nos Centros de Atendimento Integral (CAIs) limitam a eficácia das respostas às vítimas de VBG.

A resistência cultural, as práticas tradicionais e a subnotificação dos casos aumentam a vulnerabilidade das mulheres e crianças, dificultando a aplicação efetiva das leis.

A eficácia das intervenções ainda é incerta, e a implementação robusta das leis exige um fortalecimento institucional contínuo e articulação multisetorial. A expansão da cobertura dos CAIs e a melhoria dos recursos são prioridades para garantir que as vítimas tenham acesso à rede de proteção e apoio, consolidando a eficácia das respostas à VBG.

Embora haja progressos, a aplicação efetiva das leis, a divulgação dos instrumentos operacionais e a avaliação do impacto das intervenções continuam a ser áreas que exigem mais atenção para garantir a transformação das normas sociais e a proteção das vítimas.

Mecanismo Multisectorial de Atendimento Integrado às Vítimas de Violência

A criação do Mecanismo Multisetorial de Atendimento Integrado às Vítimas de Violência (MMAIVV) em 2012 representou um marco na resposta à VBG, estabelecendo um modelo de assistência integrada que engloba serviços médicos, psicológicos, sociais e jurídicos com a finalidade de desenvolver a cooperação multisectorial entre entidades do governo e sociedade civil que lidam com a resposta à violência.

Ao nível central este MMAIMVV encontra-se sobre a responsabilidade do **Ministério do Trabalho, Género e Acção Social** em coordenação com outros 3 ministérios conforme descreve a tabela seguinte:

Actores	Tarefas e Responsabilidades
---------	-----------------------------

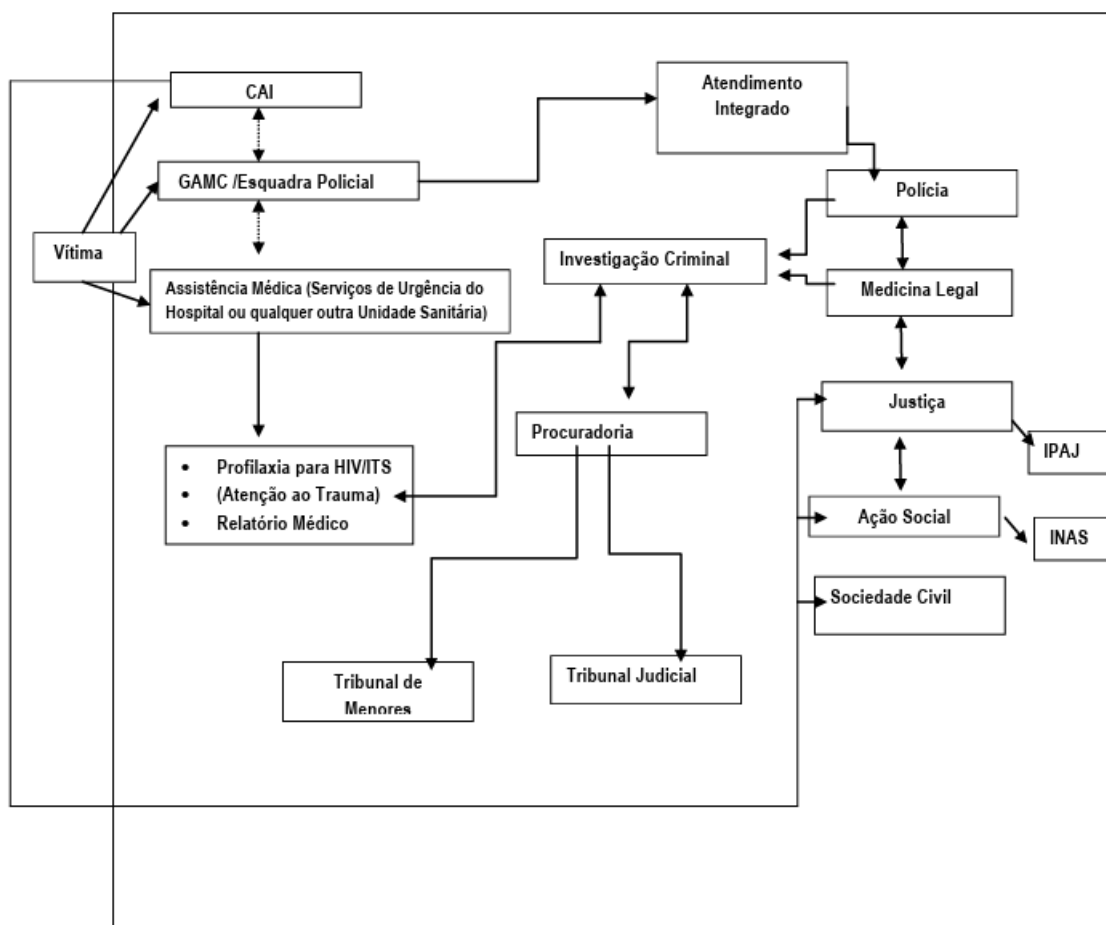
Ministério do Trabalho, Género e Acção Social	- Coordenação multisectorial do plano - Assistência social às mulheres vítimas de violência
Ministério da Saúde	- Assistência médica de emergência e reabilitação - Apoio psicológico às mulheres vítimas de violência - Assistência médico-legal às mulheres vítimas de violência
Ministério da Justiça e Assuntos Constitucionais e Religiosos	- Providência de apoio jurídico gratuito a vítimas que não possuem meios para tal através do IPAJ - Advocacia para promulgação de leis contra VBG
Ministério do Interior	- Protecção e assistência policial através dos GAFMVV e secções de atendimento - Registo e encaminhamento das queixas para a PIC, detecção dos perpetradores e garantir a aplicação das leis.

A identificação de potenciais casos de violência pode ser realizada por qualquer instituição governamental, não governamental que incluem associações locais, Organizações Comunitárias de Base (OCB) e comunidades em geral.

Em Moçambique, os **Centros de Atendimento Integrado (CAI)**, também conhecidos como **Centros de Atendimento Integrado às Vítimas de Violência (CAIV)**, são estruturas especializadas que devem oferecer serviços multidisciplinares e gratuitos às vítimas de violência, especialmente mulheres e crianças. Estes centros devem proporcionar apoio nas áreas de saúde, apoio psicossocial, assistência jurídica e policial, garantindo uma resposta coordenada e intersetorial. Estão localizados, na sua maioria, dentro de esquadras de polícia ou próximos a hospitais e centros de saúde, facilitando o acesso das vítimas aos serviços essenciais. Atualmente, existem 24 CAI em todo o país, com uma maior concentração na região sul, particularmente na Cidade de Maputo, que conta com quatro centros: no Hospital Geral de Mavalane, no Centro de Saúde de Bagamoyo, no Hospital Geral José Macamo e no Centro de Saúde 1º de Maio. A cidade de Maputo conta com quatro centros de atendimento às vítimas de violência, nomeadamente, em Mavalane, Bagamoyo, José Macamo e 1º de Maio, sendo que os mesmos respondem pelos sete distritos urbanos.

O CAI é o serviço especializado: todos os seus serviços prestados são gratuitos, garantindo acessibilidade às pessoas em situação de vulnerabilidade. O CAI deve garantir a disponibilização de serviços integrados de atendimento às vítimas de violência sejam eles serviços da polícia, saúde e apoio psicológico, justiça ou acção social, através de uma coordenação intersectorial.

Anexo 6- FLUXOGRAMA DO ATENDIMENTO INTEGRADO - Cenário Pós-Violência



Fonte: Mecanismo Multisectorial de Atendimento Integrado à Mulher Vítima de Violência⁴⁶

Na área de intervenção do projecto existem CAIs a nível dos Centros de Saúde, Provedores de Serviços públicos e privados, de acordo com o mapeamento de serviços desenvolvido pelo MISAU⁴⁷.

A nível da AMM podemos identificar os seguintes CAIs:

Nº	Nome do CAI	Localização
01	CAI do Hospital Geral de Mavalane	Distrito de Kamavota
02	CAI do Hospital José Macamo	Distrito de Kalhamanculo

⁴⁶ Moçambique. (2012). *Mecanismo Multisectorial de Atendimento Integrado à Mulher Vítima de Violência*. Maputo. Disponível em: <https://www.wlsa.org.mz/wp-content/uploads/2014/11/MecanismoMultisectorial.pdf>

⁴⁷ A qualidade, acessibilidade e nível de satisfação dos beneficiários deve ser confirmada durante a fase mapeamento dos serviços de VBG.

03	CAI do Centro de Saúde de Bagamayo	Distrito Kamubucwana
04	CAI de Centro de Saúde da Polana Caniço	Distrito de Kamaxaquene
05	CAI de Hospital do Kalhamanculo	Distrito de Kalhamanculo
06	CAI de Marracuene	Distrito de Marracuene
07	CAI de Ndlavela	Distrito de Matola

Uma pesquisa realizada em 2021 nos CAI da Cidade de Maputo identificou vários desafios no atendimento às vítimas.⁴⁸ Entre os principais obstáculos estão a falta de equipas completas para a profilaxia pós-exposição, como observado no Centro de Saúde 1º de Maio, e a existência de apenas uma sala partilhada por todos os profissionais, comprometendo a confidencialidade do atendimento. Além disso, os centros carecem de meios de transporte próprios para transferir as sobreviventes para outros serviços, obrigando-as a gerirem pessoalmente o encaminhamento para entidades como a Procuradoria-Geral da República (PGR), o Instituto de Patrocínio e Assistência Jurídica (IPAJ) e a Ação Social. A qualidade do apoio psicológico também é considerada insuficiente, muitas vezes limitada a uma única sessão devido à necessidade de deslocação das vítimas para outros serviços fora da unidade sanitária.

Actualmente existem ainda algumas opções serviços de atendimento que funcionam remotamente e que estão disponíveis para providenciar ajuda rápida aos sobreviventes de violência através de linhas de apoio e serviços de SMS grátis como é o caso de: Linha Fala Criança 116, Linhas Verdes e SMS Biz pelo contacto: 9 22 22 (onde os operadores estão devidamente qualificados para lidar com casos de VBG/EAS/AS).

⁴⁸ Medicus Mundi Moçambique e Fórum Mulher. (2021). *Diagnóstico de Necessidades dos Serviços de Violência Baseada no Género na Cidade de Maputo*. Maputo, Moçambique.

ANEXO 2 - Resultados da recolha de dados primários (inquérito e entrevistas)

1. Introdução

A recolha de dados primários foi realizada entre Outubro e Dezembro de 2025, combinando inquéritos e entrevistas para captar as percepções de segurança dos utilizadores de transportes públicos e das áreas circundantes. O objectivo foi identificar riscos associados à violência baseada no género (VBG), exploração e abuso sexual (EAS) e assédio sexual (AS), bem como compreender as preocupações, medos, a resposta das autoridades e o nível de conhecimento dos cidadãos sobre os seus direitos e segurança nos transportes. As entrevistas foram conduzidas presencialmente e por telefone nas áreas impactadas pelo Projecto em Maputo e arredores, abrangendo membros da comunidade, prestadores de serviços, gestores, expatriados, profissionais de saúde, ativistas, funcionários do governo local e líderes comunitários. A abordagem combinada permitiu uma visão mais aprofundada das experiências e desafios enfrentados pelos diferentes grupos.

2. Metodologia

2.1. Enquadramento

Objectivo: Captar o panorama geral das percepções de segurança dos utilizadores no uso de transportes públicos, nas áreas circundantes, os riscos relacionados com a VBG, EAS, e AS, as preocupações com segurança e medos, a reacção das autoridades a estas situações e o nível de conhecimento dos direitos dos cidadãos e questões de segurança nos transportes.

Fontes de informação: a metodologia de recolha de **dados primários** incluiu a realização de **inquéritos e entrevistas**.

Questões éticas: a consideração das questões éticas foi uma prioridade ao longo de todo o estudo. Foi garantida a obtenção de consentimento informado de todos os participantes, assegurando que estes estavam plenamente conscientes dos objectivos do estudo, das metodologias empregues e dos seus direitos enquanto participantes, incluindo o direito à confidencialidade e ao anonimato.

2.2. Inquérito

Período do inquérito: os inquéritos foram realizados enquanto já decorriam as obras, entre outubro e dezembro de 2025.

Localização: os locais seleccionados foram as áreas de intervenção do projeto, em particular as zonas de Maputo (ONU e 24 de Julho), Estrada Molumbela a Khongolote, Estrada Circular a Boquisso/Intaka, Estrada MatlHEMELE a Umatibjana.

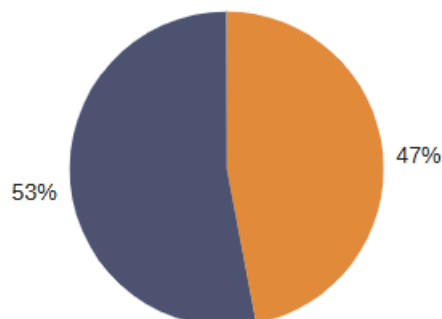
Instrumentos: para recolher dados primários, foram usados questionários estruturados, compostos por perguntas abertas e fechadas, para recolha de dados quantitativos e qualitativos. Os questionários pretenderam capturar uma ampla gama de informações,

desde percepções subjectivas e opiniões até dados mais concretos e mensuráveis sobre segurança, acessibilidade, VBG, EAS, AS.

Amostra: a amostra seleccionada para o inquérito teve como objectivo garantir que abrangia diferentes grupos de pessoas com experiência relevante nas áreas de influência do projecto.

A composição de 53% de homens e 47% de mulheres assegurou que as vozes de diferentes géneros são representadas, refletindo as necessidades de segurança, acessibilidade e riscos específicos.

Dos 253 inquiridos, 53% eram do sexo masculino e 47% do sexo feminino.



Amostra	Grupos Incluídos na Amostra	Instrumento	Local do Inquérito
253 inquiridos	Residentes locais e trabalhadores impactados pelo projeto ⁴⁹	Questionário com perguntas abertas e fechadas sobre segurança, acessibilidade, VBG, EAS, AS	Maputo (ONU e 24 de Julho) Estrada Molumbela a Khongolote, Estrada Circular a Boquisso/Intaka, Estrada Matlhemele a Umatibjana

Outros detalhes:

As localidades cobertas no inquérito, como Maputo (zonas da ONU e 24 de Julho), Estrada Molumbela a Khongolote, Estrada Circular a Boquisso/Intaka e Estrada Matlhemele a Umatibjana, são as áreas onde as obras do Projecto estão a decorrer e onde há uma interligação direta com os serviços de transporte.

Sexo	Local					Total
	Khongolote-Molumbela	Intaka-Boquisso	Matlhemele-Uamatibjana	Maputo(24 Julho, ONU, Zâmbia)	Outros bairros	
Feminino	15	21	20	16	47	119

⁴⁹ Os questionários foram aplicados com o objetivo de incluir todos os grupos-alvo relevantes para o estudo, com ênfase nas pessoas que residem nas áreas afetadas pelo projeto e utilizam frequentemente os transportes públicos. A amostra foi ajustada para refletir de forma representativa as populações impactadas, com especial atenção aos residentes locais. Embora a seleção inicial contemplasse a inclusão de trabalhadores diretamente ou indiretamente envolvidos nas obras, a distribuição final da amostra foi condicionada pela acessibilidade e disponibilidade dos participantes, resultando numa representação equilibrada dos grupos de interesse. A composição final da amostra garantiu a obtenção de dados abrangentes sobre as percepções de segurança, acessibilidade e riscos relacionados ao projeto.

Masculino	9	20	20	18	67	134
Total	24	41	40	34	114	253

Pragmatismo no processo de seleção: Embora a seleção inicial fosse pensada para incluir trabalhadores diretamente ou indiretamente envolvidos no projeto, foi necessário incluir mais pessoas da comunidade, principalmente utilizadores do transporte e residentes, para garantir que a pesquisa refletisse as experiências reais e as percepções de segurança e acessibilidade nas áreas afetadas pelas obras.

Como tal, a amostra final consistiu principalmente em utilizadores de transporte público e residentes locais.

Nota:

Parte do inquérito foi concebido para analisar as percepções dos inquiridos antes e durante as obras, incluindo um total de 21 questões focadas na comparação entre estes dois momentos, além das 18 questões gerais sobre segurança e experiência nos transportes. No entanto, os resultados dessas questões específicas não revelaram mudanças significativas nas percepções dos inquiridos pelo que as diferenças não se mostraram realmente relevantes na interpretação dos resultados.

Razões possíveis:

- 1) As perguntas de comparação eram muitas (21 questões) pelo que os inquiridos tinham que realizar múltiplas comparações num curto espaço de tempo o que se revelou mais complexo do que inicialmente antecipado.
- 2) O “antes” e “durante” foram questionados simultaneamente, não permitindo captar diferenças significativas entre os momentos.

As variações observadas foram mínimas (ex.: +1,2%, -0,4%), sendo insuficientes para indicar uma mudança real nas percepções ou comportamentos. Mesmo com uma amostra considerável, os dados sugerem que as flutuações eram marginais e não refletiam um impacto substancial das obras na sensação de segurança da população. **No entanto, os dados referentes ao período "Agora" foram aproveitados e integrados na análise de risco, pois, apesar da ausência de mudanças significativas entre os momentos "Antes" e "Agora", entendeu-se que as respostas atuais ainda fornecem um panorama relevante sobre a percepção de segurança da população.**

Para mais informação sobre os resultados completos consultar o APÊNDICE 1.

Conclusões do inquérito

Tema	Conclusão
1) Utilização de transportes, meio de transporte mais utilizado e frequência de utilização	A utilização dos transportes públicos numa base diária é essencial para a maior parte dos inquiridos, com o autocarro como meio predominante. Muitos passageiros passam longos períodos no transporte diariamente.
2) Percepções de segurança no uso de transportes	A insegurança nos transportes públicos é uma preocupação central, especialmente em transportes

públicos	lotados e durante a noite. As mulheres reportam níveis bastante mais elevados de insegurança do que os homens.
3) Percepções de segurança no acesso aos transportes públicos e áreas circundantes	As condições ambientais, como a fraca iluminação pública, contribuem para o sentimento de insegurança, o que pode aumentar a percepção de vulnerabilidade a questões de violência e assédio nas áreas circundantes aos transportes. As mulheres sentem-se mais inseguras do que os homens no acesso aos transportes e nos locais públicos, como praças e parques.
4) Comportamentos inadequados, desrespeito e experiências de violência ou assédio	Muitos inquiridos relatam comportamento inadequado de outras pessoas nos transportes públicos e já testemunhou ou vivenciou interações desrespeitosas enquanto usa o transporte. As mulheres são mais propensas a notar comportamentos inadequados nos transportes públicos, o que sugere que as mulheres podem estar mais expostas ou mais sensíveis a estas interações. As experiências de incómodo e assédio nas paragens de autocarro afetam desproporcionalmente as mulheres, com uma percentagem muito reduzida a afirmar nunca ter sido incomodadas enquanto aguardava o transporte. Apenas uma reduzida parte de inquiridos entende que os motoristas e funcionários dos transportes os tratam com respeito.
5) Informação e formação sobre segurança e direitos	A maioria dos inquiridos nunca participou em ações de formação ou sensibilização sobre segurança nos transportes públicos e desconhece os seus direitos como cidadãos e utilizadores. Mais de metade sente-se mal informada, com um impacto maior entre as mulheres, o que pode reforçar a vulnerabilidade e a dificuldade em reagir a situações de risco.
6) Acção das autoridades e resposta a situações de violência e assédio	Há uma percepção generalizada de falta de resposta e preocupação por parte das autoridades e das entidades responsáveis pela segurança dos utilizadores dos transportes públicos. A confiança na actuação eficaz das autoridades é baixa. A preparação dos motoristas para lidar com situações de assédio é vista como claramente insuficiente. Muitos inquiridos sentem que a sua opinião sobre a segurança não é considerada no local de trabalho ou na comunidade.
7) Preocupação e medo de violência e assédio	Há uma preocupação generalizada com o risco de assédio ou violência nos transportes públicos e nas ruas, especialmente entre as mulheres (muito mais mulheres do que homens manifestam essa preocupação). Uma parte significativa dos inquiridos não acredita que o risco de abuso ou assédio seja baixo, especialmente as mulheres que consideram que há uma elevada probabilidade de serem vítimas. Muitos admitem já ter evitado certas rotas por receio de violência.



Principais dados do inquérito: dados relativos ao utilizador e percepções de segurança no transporte

1. Perfil do utilizador

Verifica-se uma elevada dependência dos transportes públicos e longos períodos de viagem:



Aproximadamente metade (48%) dos inquiridos **utiliza transportes públicos diariamente**



O meio mais utilizado é o autocarro (85,4% de respostas identificam o autocarro como meio utilizado)

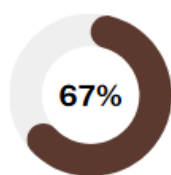


Quase metade dos inquiridos (43%) **passa mais de 45 minutos no transporte por dia**

2. Insegurança nos transportes públicos

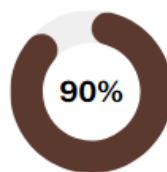
Há um sentimento de insegurança elevado nos transportes públicos

- Cerca de 67% dos utilizadores sentem-se inseguros a andar no transporte público o que se agrava quando os transportes estão lotados (78,3%), à noite (90,1%) e sozinhos (85, 6%).
- As mulheres sentem-se mais inseguras (84,9%) do que os homens (72,4%), especialmente à noite (apenas 10% das mulheres se sente segura à noite)



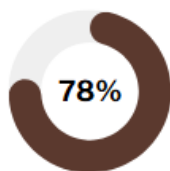
SEGURANÇA NO TRANSPORTE PÚBLICO

66,8% dos inquiridos entendem que as pessoas se sentem inseguras no transporte público



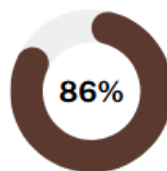
SEGURANÇA NO TRANSPORTE PÚBLICO À NOITE

90,1% dos inquiridos sente-se inseguro ao usar o transporte público à noite



SEGURANÇA NO TRANSPORTE PÚBLICO LOTADO

78,3% dos inquiridos sente-se inseguro no transporte público quando este está lotado



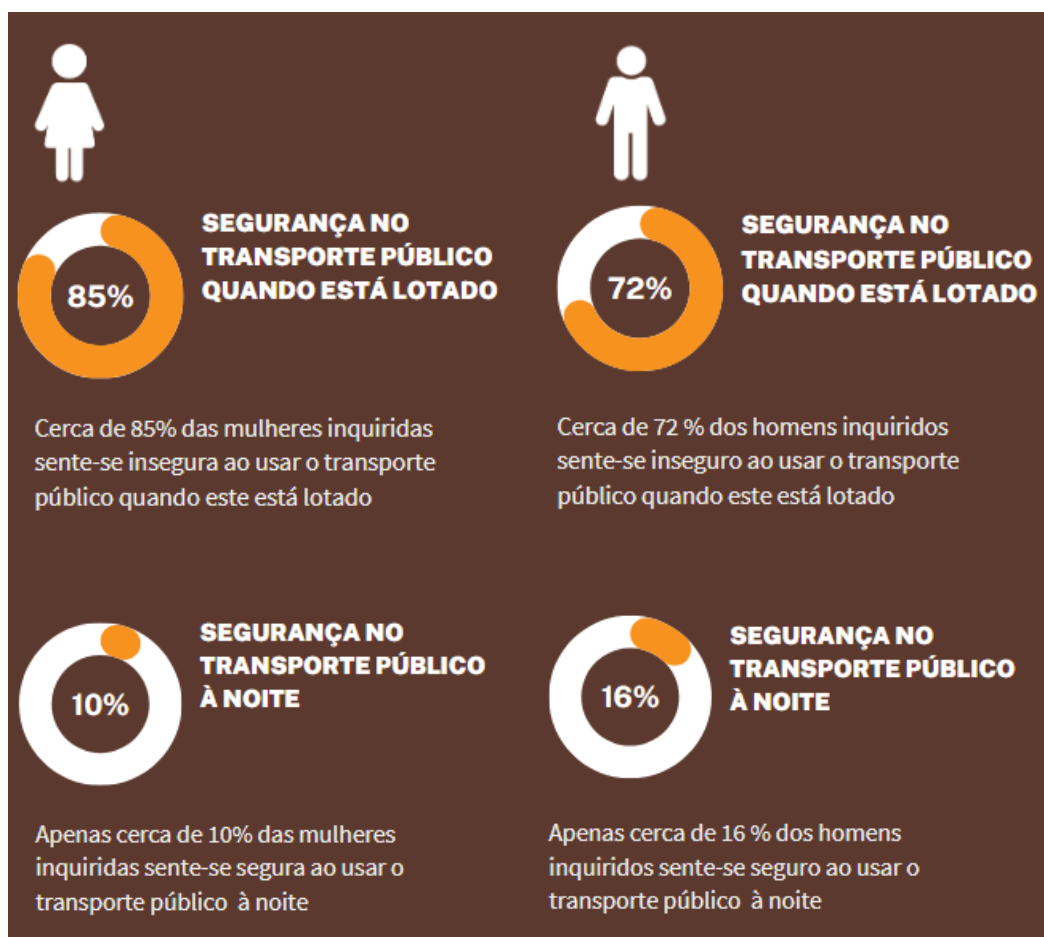
SEGURANÇA NO TRANSPORTE PÚBLICO SOZINHO

85,6% dos inquiridos sente-se inseguro ao usar o transporte público quando está sozinho/a

Quando questionados sobre as razões apontadas para se sentirem inseguros os inquiridos reportam:

- Desconforto por conta do aperto de outras pessoas
- Medo de roubo
- Alguns homens encostam-se com as genitais

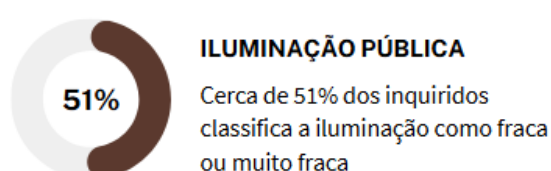
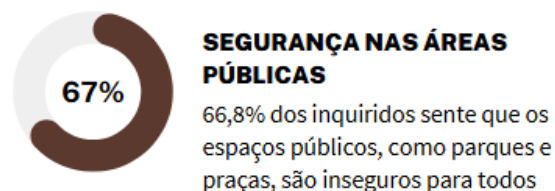
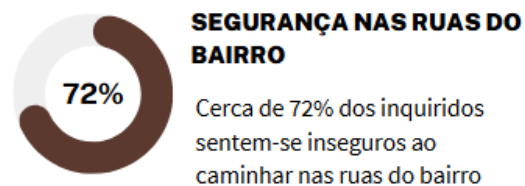
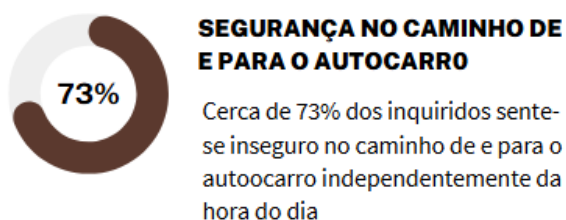
As mulheres reportam índices mais elevados de insegurança na utilização de transportes públicos, especialmente quando estes estão lotados e à noite.



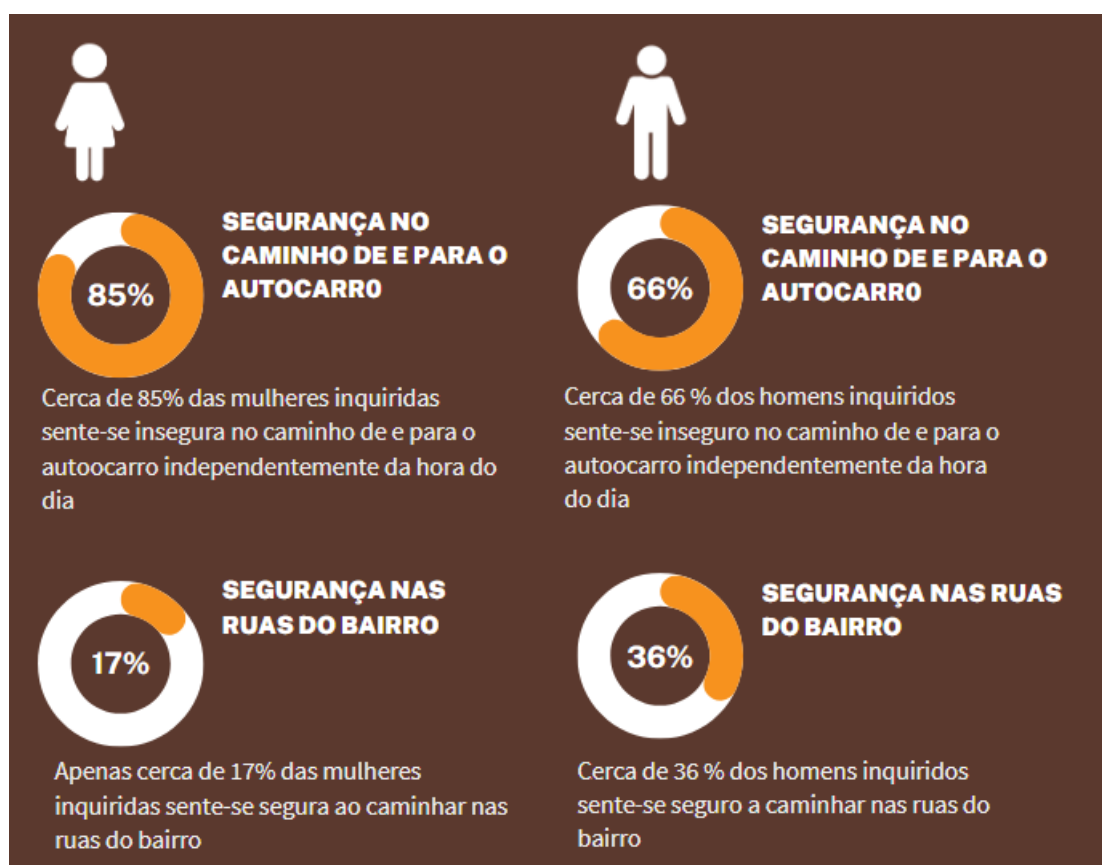
3. Percepção de insegurança nos acessos aos transportes e áreas circundantes

Há uma elevada sensação de insegurança nas áreas circundantes aos transportes

- 73,2% dos inquiridos sente-se inseguro no caminho de e para o autocarro independentemente da hora do dia e 72, 3% sente-se inseguro ao caminhar nas ruas do bairro.
- Cerca de 51% dos inquiridos classifica a iluminação pública como fraca ou muito fraca, o que pode aumentar a vulnerabilidade.
- 66,8% dos inquiridos sente que os espaços públicos, como parques e praças, são inseguros com apenas 5,5% a reportar que concordam que os espaços públicos sejam seguros para todos.



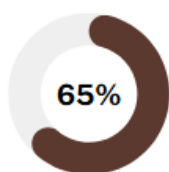
As mulheres reportam índices mais elevados de insegurança nas áreas circundantes e acessos ao transporte público.





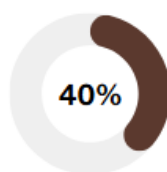
4. Comportamentos inadequados e desrespeito

- 64,8% dos inquiridos reparou em comportamento inadequado de outras pessoas enquanto usava os transportes públicos
- Apenas 39,9% dos inquiridos relatam que as interações nos transportes são sempre respeitadas.
- Cerca de 70% dos inquiridos já se sentiu desconfortável por causa do comportamento de outras pessoas.
- Apenas 38,3% dos inquiridos nunca foram incomodados ou assediados enquanto esperavam das paragens de autocarro.



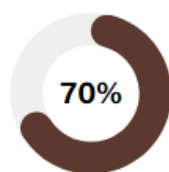
COMPORTAMENTOS INADEQUADOS

Cerca de 65% dos inquiridos reparou em comportamento inadequado de outras pessoas enquanto usava os transportes públicos.



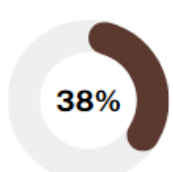
INTERACÇÕES RESPEITOSAS

Apenas cerca de 40% dos inquiridos relatam que as interações nos transportes são sempre respeitadas.



COMPORTAMENTOS DE OUTRAS PESSOAS

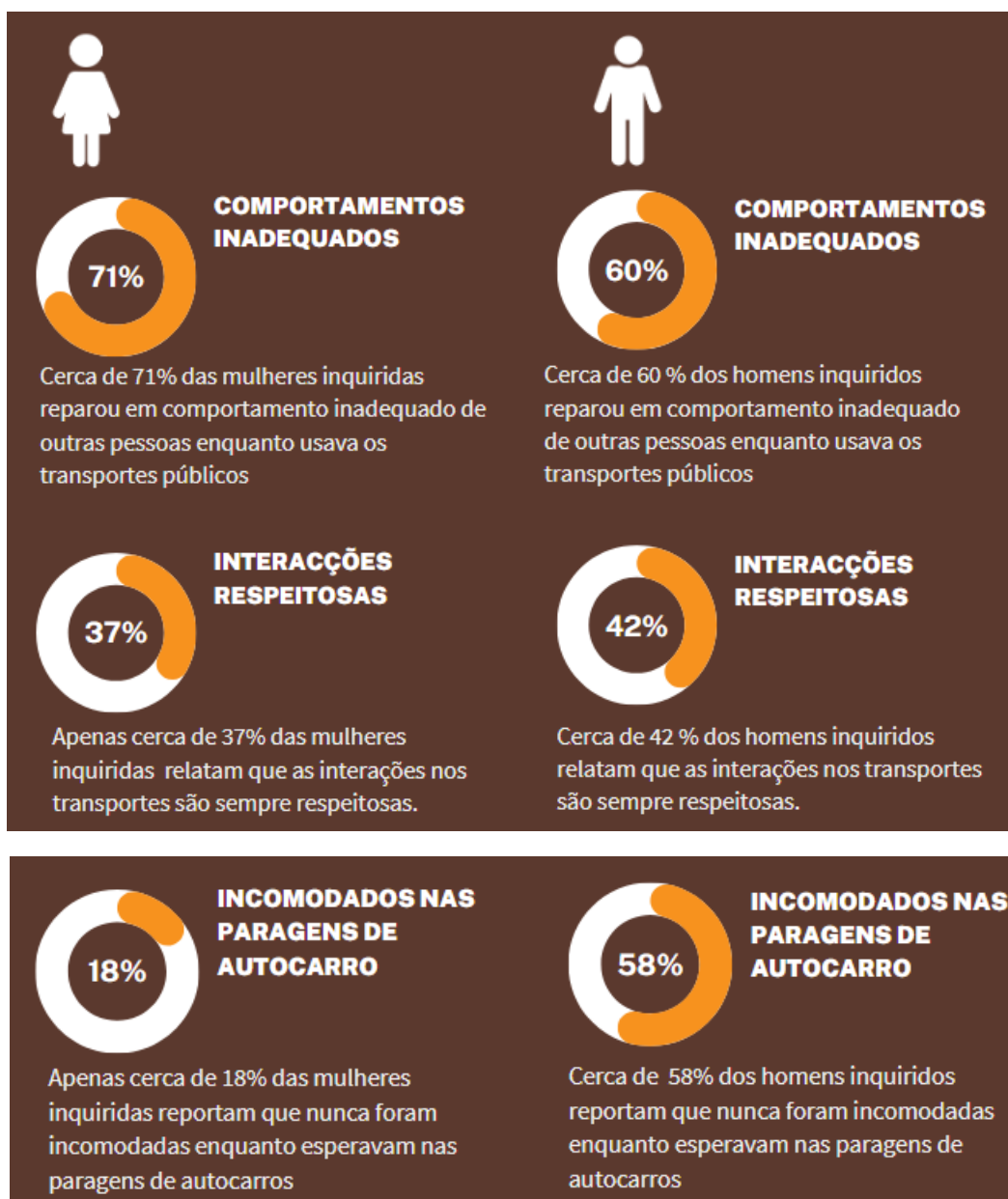
Cerca de 70% dos inquiridos já se sentiu desconfortável por causa do comportamento de outras pessoas.



INCOMODADOS NAS PARAGENS DE AUTOCARRO

Apenas cerca de 38% dos inquiridos não foi incomodado enquanto esperavam nas paragens de autocarro

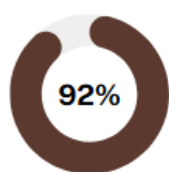
Comportamentos inadequados e desrespeito são queixas frequentes, especialmente junto das mulheres. As mulheres são mais incomodadas nos transportes públicos e enquanto estão à espera do transporte público.



5. Informação e formação sobre segurança e direitos

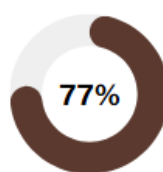
Os inquiridos entendem que há insuficiência de informação e formação sobre segurança e direitos

- 92,1% nunca participaram em formação ou sensibilização sobre segurança nos transportes públicos
- 77% dos inquiridos relatam que nunca participaram em programas educativos sobre os seus direitos como cidadãos
- 51,8% sentem-se mal informados sobre os seus direitos e deveres como utilizadores de transportes públicos e apenas 30% sentem-se bem informados, sendo esse número ainda menor entre as mulheres (25,2%).



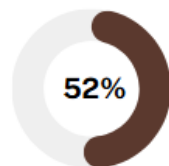
FORMAÇÃO SOBRE SEGURANÇA

Cerca de 92% dos inquiridos nunca participaram em formação ou sensibilização sobre segurança nos transportes públicos.



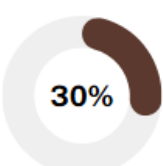
PARTICIPAÇÃO EM PROGRAMAS EDUCATIVOS

Cerca de 77% dos inquiridos relatam que nunca participaram em programas educativos sobre os seus direitos como cidadãos



INFORMAÇÃO SOBRE OS SEUS DIREITOS E DEVERES

Cerca de 52% dos inquiridos sentem-se mal informados sobre os seus direitos e deveres como utilizadores de transportes públicos.

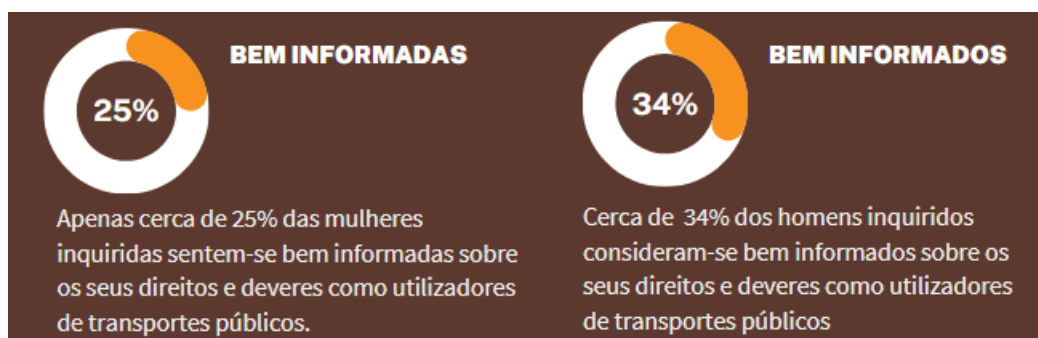


INFORMAÇÃO SOBRE OS SEUS DIREITOS E DEVERES

Apenas cerca de 30% dos inquiridos sentem-se bem informados sobre os seus direitos e deveres como utilizadores de transportes públicos.

As acções de formação e informação sobre segurança e direitos são insuficientes e especialmente as mulheres sentem-se mal informadas sobre os seus direitos e deveres nos transportes públicos.

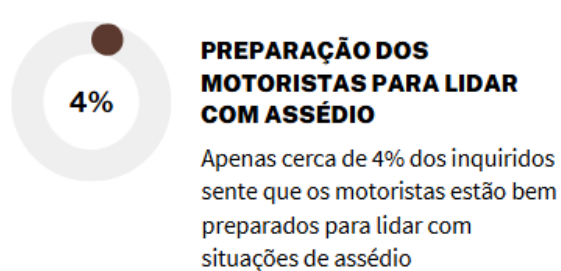
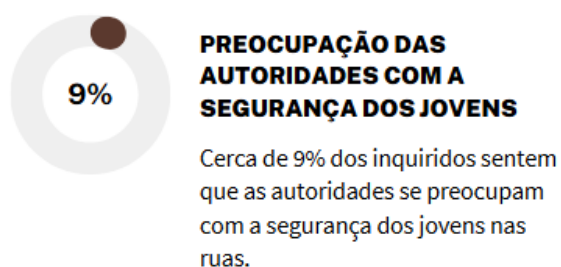
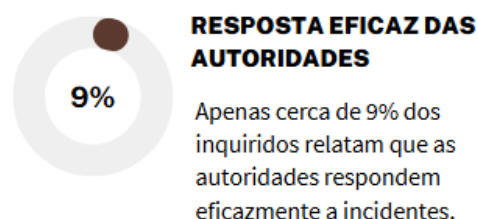
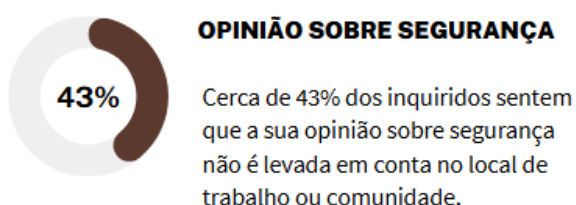


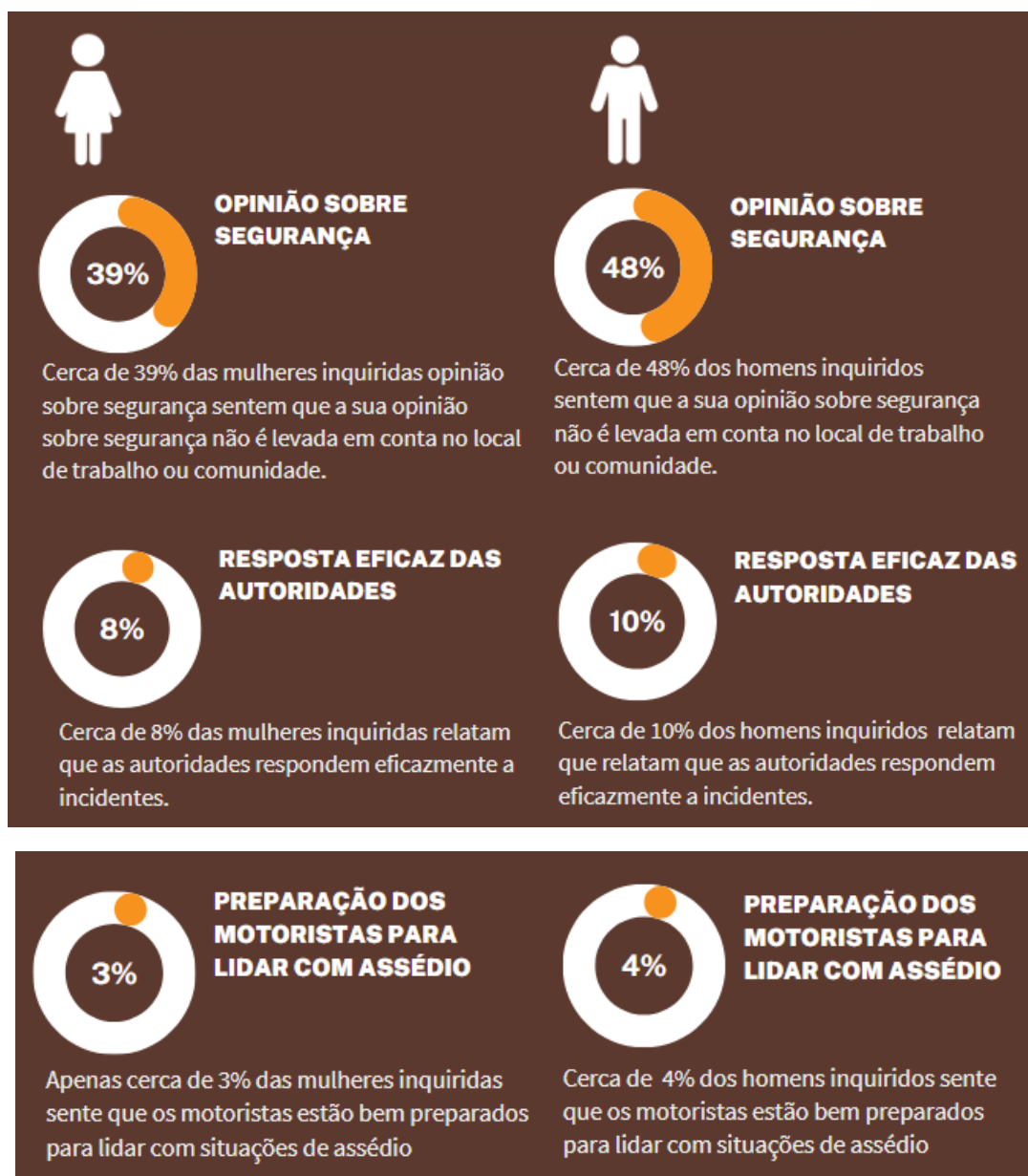


6. Acção das autoridades e resposta a situações de violência e assédio

Os inquiridos entendem que a acção das autoridades não é eficaz e que há falta de preparação dos motoristas para lidar com assédio.

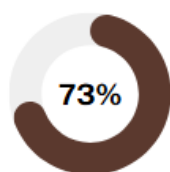
- 43,5% sentem que a sua opinião sobre segurança não é levada em conta no local de trabalho ou comunidade.
- Apenas 9,1% dos inquiridos acreditam que as autoridades respondem eficazmente a incidentes.
- Apenas 8,7% sentem que as autoridades se preocupam com a segurança dos jovens nas ruas.
- Apenas 4% sente que os motoristas estão bem preparados para lidar com situações de assédio.





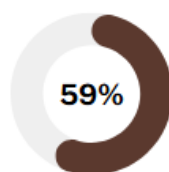
7. Preocupação e medo de violência e assédio

- 73,5% preocupam-se com o risco de assédio ou violência nas ruas ou nos transportes públicos.
- Cerca de 59% reporta que há possibilidade de ser vítima de abuso ou assédio nos transportes públicos.
- Cerca de 62% reporta que já evitou certas rotas de autocarro por medo de violência e assédio.



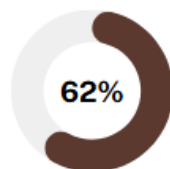
PREOCUPAÇÃO COM O RISCO DE VIOLÊNCIA E ASSÉDIO

Cerca de 73% dos inquiridos preocupam-se com o risco de assédio ou violência nas ruas ou nos transportes públicos



POSSIBILIDADE DE SER VÍTIMA DE ABUSO OU ASSÉDIO

Cerca de 59% dos inquiridos reporta que há possibilidade de ser vítima de abuso ou assédio nos transportes públicos



MEDO DE VIOLÊNCIA OU ASSÉDIO

Cerca de 62% reporta que já evitou certas rotas de autocarro por medo de violência e assédio

A preocupação e medo de assédio e a violência nos transportes públicos e nas ruas é significativa e consideravelmente mais elevada junto das mulheres.





8. Reporte de violência ou assédio e de preocupações com segurança



Os dados completos recolhidos pelos inquéritos encontram-se disponíveis para consulta no Apêndice 1.

2.3. Entrevistas

Período das entrevistas: as entrevistas foram realizadas entre outubro de 2024 e janeiro de 2025.

Objectivo: obter uma visão abrangente da realidade de VBG e das percepções e experiências dos participantes. Estas entrevistas foram fundamentais para a análise situacional, permitindo captar perspectivas diversificadas, identificar barreiras ao acesso a serviços de proteção e avaliar a eficácia das respostas institucionais à VBG.

Entrevistados: as entrevistas foram conduzidas com um conjunto diversificado de participantes, incluindo membros da comunidade, expatriados, líderes comunitários, pessoas com deficiência, membros da comunidade LGBTI, activistas de direitos humanos, funcionários municipais e do governo local, bem como profissionais de saúde. Esta abordagem permitiu captar múltiplas perspectivas sobre a segurança, a acessibilidade e a resposta institucional a desafios como a violência e a discriminação.

	Entrevistados	Total	Metodologia
1	Membros da comunidade	14	Estruturada
2	Expatriados	6	Estruturada
3	Líderes comunitários	12	Estruturada
4	Pessoas com deficiência	8	Estruturada
5	Comunidade LGBTI	8	Estruturada
6	Activistas de direitos humanos	12	Estruturada
7	Funcionários dos municípios	2	Semi-estruturada
8	Funcionários do governo local	13	Semi-estruturada
9	Profissionais de saúde	4	Estruturada
	Total	81	

Principais conclusões

As entrevistas realizadas evidenciaram preocupações significativas em matéria de segurança, acessibilidade e resposta institucional, afectando diversos grupos da população.

A comunidade manifestou um sentimento generalizado de insegurança antes e durante as obras, destacando factores como a falta de iluminação, riscos de atropelamento e a presença de violência, incluindo a violência sexual. Apesar da existência de mecanismos formais de denúncia, a resposta das autoridades foi considerada insuficiente, levando a comunidade a adoptar medidas próprias de patrulhamento.

Os trabalhadores expatriados e migrantes reportaram enfrentar desafios na integração devido à barreira linguística.

Os líderes comunitários sublinharam a necessidade de reforço do policiamento e de infra-estruturas adequadas para melhorar a segurança.

As pessoas com deficiência continuam a enfrentar dificuldades de acessibilidade e discriminação, o que compromete a sua plena participação na vida comunitária.

A comunidade LGBTI+ reportou elevados níveis de insegurança e violência, com destaque para a discriminação contra homens trans, demonstrando a necessidade de políticas públicas mais inclusivas e de uma maior protecção por parte das autoridades.

No sector da saúde, verificou-se um desconhecimento generalizado sobre o Projecto, e foi notado que é urgente melhorar a articulação entre os sectores da saúde, justiça e segurança pública.

Os funcionários municipais reconheceram a insegurança nas áreas afectadas pelas obras e a necessidade de investir em medidas preventivas para combater a VBG.

De um modo geral, os dados recolhidos apontam para a necessidade de uma abordagem mais coordenada e eficaz, envolvendo diferentes actores institucionais e comunitários, para garantir a segurança e a inclusão de todos os grupos vulneráveis.

Os dados completos recolhidos em entrevistas encontram-se disponíveis para consulta no Apêndice 2.