

Sinistralidade Rodoviária: Um Olhar Para a Educação e Sensibilização Rodoviária na Cidade do Lubango.

Road Traffic Accidents: A Focus on Road Safety Education and Awareness in the City of Lubango

Siniestralidad Vial: Una Mirada a la Educación y Sensibilización Vial en la Ciudad de Lubango

Vladi Sénio Ribeiro Pereira¹

Instituto Superior de Ciências da Educação da Huíla, Angola
vladi.pereira@isced-huila.edu.ao

Cipriano Angelino Bongo²

Instituto Superior de Ciências da Educação da Huíla, Angola
cipriano.bongo@isced-huila.edu.ao

Resumo

O presente estudo aborda a importância da disseminação da educação rodoviária como estratégia para reduzir o elevado número de acidentes rodoviários na cidade do Lubango, Huila, Angola. Trata-se de uma pesquisa descritiva, desenvolvida com base em métodos de análise e síntese, comparativo, histórico-lógico e hipotético-dedutivo, bem como em métodos empíricos, nomeadamente a análise documental, a observação, os instrumentos estatísticos e cartográficos. O presente estudo visa contribuir para a prossecução de acções urgentes por parte das autoridades locais, adequando-se, deste modo, aos objetivos da Agenda 2030 da ONU, que visam reduzir em até 50% o número de acidentes. O estudo concluiu que a educação rodoviária aliada às campanhas de sensibilização e às instituições de ensino ajuda a garantir a prevenção e segurança rodoviária dos utentes da via pública. Os participantes demonstraram grande aceitação quanto à inclusão da educação rodoviária nos currículos escolares.

Palavras-chave: Educação Rodoviária, Sinistralidade Rodoviária, Campanhas de Sensibilização.

Abstract

This study addresses the importance of disseminating road safety education as a strategy to reduce the high number of road accidents in the city of Lubango, Huila, Angola. This descriptive study uses analytical and synthetic, comparative, historical-logical, and hypothetical-deductive methods, as well as empirical methods, namely document analysis, observation, and statistical and cartographic tools. The study concludes that road safety education, combined with awareness campaigns and educational institutions, helps ensure road safety and prevention for public road users. Participants demonstrated strong support for the inclusion of road safety education in school curricula. This study aims to contribute to the pursuit of urgent actions by local and other authorities, which, along with the UN 2030

¹ Doutor em Tecnologia Educativa pela Universidade da Beira Interior. Investigador afecto ao Centro de Investigação e Desenvolvimento da Educação (CIDE, ISCED-Huíla).

² Investigador afecto ao Centro de Investigação e Desenvolvimento da Educação (CIDE, ISCED-Huíla).

Agenda, aim to reduce the number of accidents by up to 50%.

Keywords: Road Education, Road Accidents, Awareness Campaigns.

Resumen

Este estudio aborda la importancia de difundir la educación vial como estrategia para reducir el elevado número de accidentes de tránsito en la ciudad de Lubango, Huila, Angola. Se trata de una investigación descriptiva, desarrollada mediante métodos de análisis y síntesis, comparativos, histórico-lógicos e hipotético-deductivos, así como métodos empíricos, a saber, análisis documental, observación e instrumentos estadísticos y cartográficos. El estudio concluye que la educación vial, combinada con campañas de sensibilización e instituciones educativas, contribuye a garantizar la prevención y la seguridad vial de los usuarios de la vía pública. Los participantes mostraron una gran aceptación respecto a la inclusión de la educación vial en los planes de estudio escolares. Este estudio pretende contribuir a la implementación de acciones urgentes por parte de las autoridades locales y otras entidades, cuyo objetivo, al igual que la Agenda 2030 de la ONU, es reducir el número de accidentes hasta en un 50 %.

Palabras clave: Educación vial, Accidentes de tránsito, Campañas de sensibilización.

Introdução

De acordo com a Organização Mundial da Saúde (2015), os acidentes de viação já figuram entre as principais causas de morte a nível mundial. Estudos recentes indicam que a maioria dos acidentes está directamente associada a factores humanos, particularmente falhas de conduta, evidenciando a importância da educação e da sensibilização como elementos fundamentais na prevenção rodoviária.

Nesta perspectiva, Martins (2022, p. 3) observa que “os países pioneiros na implementação de medidas políticas de educação rodoviária obtiveram resultados significativos na redução da sinistralidade rodoviária”.

Para Campos (2009), o combate à sinistralidade deve passar pela promoção da educação cívica ao longo de todo o percurso escolar, desde o ensino pré-escolar até ao ensino superior. Este entendimento sustenta a ideia de que a educação rodoviária deve ser vista como uma estratégia abrangente de prevenção. No entanto, é fundamental destacar que a responsabilidade por esta educação não pode recair exclusivamente sobre a escola. Trata-se de uma acção que deve ser partilhada entre diferentes instituições e agentes com actuação na área (André et al., 2020).

Assim, o presente estudo procurou investigar, com base nas percepções dos utentes da via, "como a educação e as campanhas de sensibilização influenciam a redução da sinistralidade rodoviária no município do Lubango?

Diante do problema exposto, o objectivo geral desta pesquisa é analisar a evolução da sinistralidade rodoviária e o estado da educação e sensibilização sobre a segurança no trânsito no município do Lubango, propondo estratégias para a sua prevenção. Tendo

como objectivos específicos: a) Apresentar a evolução da sinistralidade rodoviária no Lubango; b) Analisar a situação actual da educação e sensibilização sobre a segurança rodoviária no município do Lubango; c) Apresentar propostas que maximizem a promoção da educação e sensibilização rodoviária.

Enquadramento teórico

A sinistralidade rodoviária (SR) ou “acidente de viação” é definida como a ocorrência na via pública, ou que nela tenha origem, envolvendo pelo menos um veículo e da qual resultem vítimas e/ou danos materiais (Decreto Presidencial 145/23 de 30 de Junho 2023).

Para reduzir a sinistralidade, destaca-se a importância da educação rodoviária, definida por Kuntze (1977) e Marques (2000) como um processo pedagógico voltado ao desenvolvimento de atitudes conscientes e responsáveis nos peões e condutores, com vistas à obediência voluntária às leis de trânsito.

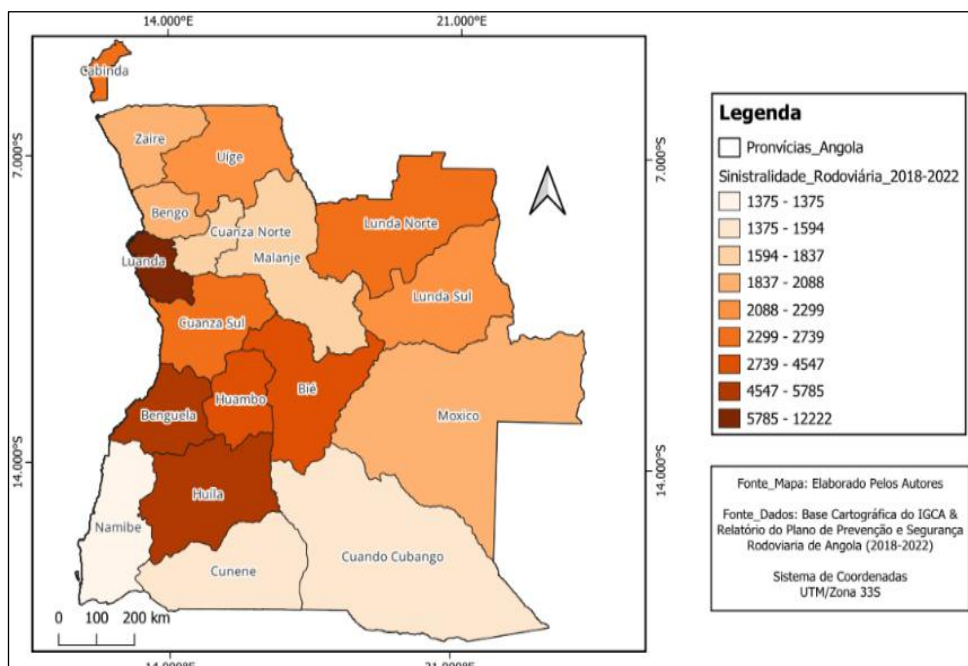
Complementarmente, as campanhas de sensibilização são estratégias comunicacionais destinadas à difusão de informação sobre segurança rodoviária, sustentadas por dados estatísticos dos acidentes, e têm como finalidade causar impacto psicológico e promover atitudes seguras (Heijster, 1997; Moraes, 2023).

Actualmente sabe-se que por dia, a nível mundial 140 000 pessoas são vítimas de lesões resultantes de acidentes de trânsito, 3000 perdem a vida e 15 000 ficam incapacitados permanentemente (OMS, 2011).

A OMS para África em seu Relatório sobre o estado de implementação da década de acção para a segurança rodoviária na região africana refere que os números da SR no continente africano estão acima da média mundial, sendo que “cerca de 272 000 africanos morrem nas estradas todos os anos” (OMS/África, 2021, p. 4).

No caso de Angola, a SR é tida como a segunda maior causa de morte, sendo também considerada a primeira causadora de deficiências físicas (Costa, 2022). Anos atrás, isto é, no período entre 2018 e 2022, o Relatório do plano de Acção para Redução da Sinistralidade Rodoviária mostrou que até a dada altura, a nível nacional havia se registado aproximadamente 57.027 acidentes (Governo de Angola, 2023). Os dados da mesma fonte dão conta de 12.315 vítimas mortais e 62.515 feridos em consequência dos acidentes de viação.

Figura 1: Distribuição Provincial da Sinistralidade Rodoviária em Angola.



Fonte: adaptado com base nos dados apresentados pelo Decreto Presidencial 145/23 de 30 de Junho (2023).

O município do Lubango tem estado a registar elevados números de sinistros rodoviários (Voz de África, 2023). A Tabela 1 espelha de forma sequencial os dados de sinistralidade rodoviária na cidade do Lubango, no período compreendido entre 2020 e 2025.

Tabela 1: Dados da Sinistralidade Rodoviária no Município do Lubango.

Sinistralidade Rodoviária no Município do Lubango (2020-2025)			
Ano	Nº de Acidentes	Nº de Mortos	Nº de Feridos
2020	805	145	754
2021	1426	191	1339
2022	1188	174	1257
2023	1431	186	1580
2024	1169	224	1421
2025	585	60	407
Total	6604	980	6758

Fonte: Adaptado do Relatório Anual da Sinistralidade Rodoviária da Huíla (2025)

Com base na análise dos dados estatísticos apresentados, observa-se que, no período em estudo, o município do Lubango registou um total de 6.604 acidentes de viação, resultando em aproximadamente 980 vítimas mortais e 6.758 feridos. Esses números revelam uma realidade preocupante.

A tendência é de agravamento, pois estima-se que, até 2030, a sinistralidade rodoviária

ocupará a quinta posição entre as principais causas de morte no mundo (OMS, 2009). Nesse contexto, Nabais (2009) a classifica como um grave problema de saúde pública, especialmente nos países em desenvolvimento.

Tabela 2: As 10 principais causas de morte a nível mundial, segundo a OMS.

Dez Principais Causas de Morte			
2004		2030	
Nº	Principal causa	Nº	Principal causa
1	Doença Cardíaca Isquémica	1	Doença Cardíaca Isquémica
2	Doença Cerebrovascular	2	Doença Cerebrovascular
3	Infecções de Trato Respiratório Inferior	3	Infecções de Trato Respiratório Inferior
4	Doença Pulmonar Obstrutiva Crónica	4	Doença Pulmonar Obstrutiva Crónica
5	Doenças Diarreicas	5	Traumatismo por Acidente de Viação
6	VIH/SIDA	6	Cancro da traqueia, Bronquios e Pulmão
7	Tuberculose	7	Diabete melittus
8	Cancro da Traqueia, Bronquios e Pulmão	8	Doença Cardíaca Hipertensiva
9	Traumatismo por Acidente de Viação	9	Cancer do Estomago
10	Prematuridade e Baixo Peso à Nascimento	10	VIH/SIDA

Nota: Quadro adaptado do Relatório global sobre a situação da segurança rodoviária (2009).

Para Siteo (2023) e Cardoso (2013), a Sinistralidade Rodoviária afecta negativamente a sociedade em múltiplas dimensões: social, familiar, psicológica e económica e requer intervenções eficazes por parte do Estado e da sociedade civil. Silva et al. (2021) reforçam que os custos da Sinistralidade Rodoviária vão além do material, atingindo aspectos emocionais e psicológicos de vítimas e familiares. O agravamento e propagação mundial da SR tornaram-na uma verdadeira epidemia social do século XX, exigindo acções articuladas, educativas e fiscalizadoras para o seu enfrentamento e redução eficaz (Rosas, 2012; Neves, 2022).

Diante disso, Magalhães (2022) defende a adopção de medidas integradas que promovam a segurança rodoviária, tais como o respeito às normas de trânsito, investimento em infra-estruturas adequadas, fiscalização rigorosa, penalizações eficazes, campanhas de educação e sensibilização, utilização de tecnologias modernas, fomento à pesquisa e promoção de meios de transporte alternativos.

Assim, a ONU e a OMS têm liderado esforços internacionais para mitigar os efeitos da Sinistralidade Rodoviária . Um dos principais instrumentos orientadores desses esforços é o Plano Global para a Década de Acção pela Segurança no Trânsito 2021-2030, estabelecido através da Resolução 74/299 das Nações Unidas, de Agosto de 2020 (Siteo, 2023).

Segundo a OMS (2011), este plano visa orientar os Estados-membros na definição e implementação de políticas e acções estratégicas, propondo como meta central a redução em 50% das mortes e lesões no trânsito ao longo da década.

Educação Rodoviária e a Escola

As instituições de ensino (escolas) desempenham um papel essencial no âmbito da Educação Rodoviária.

Como observado, a SR em Angola apresenta números alarmantes, colocando o país entre os que têm a SR como uma das principais causas de morte. Considerando que o ser humano é o principal causador e também o mais afectado pelos acidentes, a sua educação apresenta-se como uma das medidas mais viáveis, seguras e duradouras para combater este fenómeno (Cardoso, 2013). Deste modo, evidencia-se a necessidade de implementar a Educação Rodoviária nas escolas, em todos os ciclos de ensino, especialmente no pré-escolar e no primeiro ciclo, de forma que os indivíduos, desde tenra idade, sejam capazes de interiorizar, de maneira lúdica, as regras gerais de circulação rodoviária (Rosa & Meireles-Coelho, 2011).

O combate à SR é um dever de todos. Portanto, cabe às instituições de ensino integrar a Educação Rodoviária nos seus planos de estudo (André et al., 2020).

Em Angola, diversas entidades governamentais e não governamentais têm desenvolvido acções com o objectivo de introduzir a Educação Rodoviária nas escolas. Essas acções tiveram início em Luanda, com palestras realizadas junto aos alunos do Lar Kuzola, e foram posteriormente estendidas a outras escolas da província. Diante da avaliação positiva, o subinspector Manuel Paulo (2014) ponderou a possibilidade de inserir temas sobre regras e sinais de trânsito nos programas curriculares do ensino primário.

No caso da cidade do Lubango, embora as informações sejam escassas, há evidências de actividades do género. Por exemplo, a Direcção Provincial de Viação e Trânsito, em parceria com a Direcção do Colégio nº 57/1.º de Dezembro, realizou uma campanha de sensibilização, onde os alunos actuaram como agentes de trânsito, distribuindo cartazes com conselhos sobre condução responsável (Polícia Nacional de Angola - Huíla, 2024).

Educação Rodoviária e as Campanhas de Sensibilização

A fraca promoção de campanhas de sensibilização dos utentes das vias públicas é apontada por diversos autores como uma das causas relevantes para a ocorrência da SR. Segundo Cardoso (2013) e Seco et al. (2008, p. 19), “a ausência de acções contínuas e eficazes de sensibilização contribui significativamente para os elevados índices de acidentes”. Assim, a realização de campanhas de sensibilização é essencial para a melhoria da segurança nas vias públicas. Cordeiro & Afonso (2014) defendem que as campanhas devem ser reforçadas e ampliadas, de modo a abranger todas as classes sociais e desconstruir a percepção equivocada de que a educação rodoviária se destina apenas aos condutores. Para que essas campanhas sejam eficazes, Peixoto (2006) destaca que é necessário, antes de tudo, identificar o público-alvo e as acções mais adequadas para alcançá-lo. Assim, torna-se imprescindível definir programas específicos de sensibilização, incluindo acções, temas, estratégias e abordagens, direccionados às diferentes categorias de indivíduos.

Em Angola, várias campanhas já foram realizadas, tanto por entidades estatais quanto por organizações não governamentais e associações civis. Segundo a Direcção Nacional de Viação e Trânsito (DNVT, 2016), cerca de 471 campanhas de sensibilização foram

promovidas na província de Luanda em 2013. Isso se justifica pelo fato de Luanda apresentar os maiores índices de sinistralidade do país (DNVT, 2017).

No plano de actividades da Polícia Nacional da Huíla consta a promoção da educação rodoviária na cidade do Lubango. Uma das acções mais recentes ocorreu no bairro Comandante Cowboy, tendo como público-alvo os moto-taxistas. A campanha visou destacar os benefícios do uso do capacete de protecção e do Colete reflector, com foco na prevenção da sinistralidade e na promoção de um trânsito seguro (Polícia Nacional de Angola, Huíla, 2024).

Em outra iniciativa promovida no Lubango, a Polícia Nacional incluiu a camada juvenil numa campanha alusiva ao Dia da Juventude. A acção teve como objectivo sensibilizar automobilistas e mototaxistas quanto ao respeito aos limites de velocidade, à não utilização do telemóvel durante a condução, ao uso do capacete e do cinto de segurança. Também foram feitas abordagens direccionadas aos peões, com apelos para a utilização correcta das passadeiras e o respeito pelos sinais de trânsito (Polícia Nacional de Angola, Huíla, 2024).

Metodologia

O estudo classifica-se como pesquisa descritiva com abordagem mista, qualitativa e quantitativa. Essa escolha justifica-se pela necessidade de compreender tanto os dados estatísticos relacionados à Sinistralidade Rodoviária quanto os factores sociais, comportamentais e culturais que interferem na segurança no trânsito, especificamente no município do Lubango. A combinação dessas abordagens proporciona uma visão abrangente e integrada do problema, contribuindo para a formulação de políticas públicas mais eficazes e programas educativos mais adequados à realidade local.

O método de análise e síntese possibilita organizar e interpretar dados provenientes de fontes diversas (Prodanov & Freitas, 2013). Assim, para o presente estudo, realizou-se a análise das informações qualitativas e quantitativas, identificando padrões e tendências, seguidamente e de forma sintética integrou-se esses dados ao referencial teórico, possibilitando reflexões sobre estratégias de educação e prevenção da Sinistralidade Rodoviária. E de forma complementar o método histórico-Logico foi aplicado com o intuito de analisar a evolução da educação e das campanhas de sensibilização rodoviária no município do Lubango; este método considera o contexto social, político e económico ao longo do tempo, proporcionando um entendimento mais profundo das transformações ocorridas na mobilidade urbana e nos níveis de conscientização da população.

A Cartografia como instrumento foi crucial, pois permitiu representar visualmente a distribuição geográfica de acidentes rodoviários em Angola, facilitando a identificação das províncias com índices críticos de SR e padrões espaciais.

Para este estudo, a população-alvo compreende os utentes da via pública na cidade do Lubango, incluindo peões e condutores, tendo recorrido à técnica de amostragem não

probabilística, que, segundo Gil (2008, p. 94), “revela-se particularmente adequada para estudos de natureza exploratória ou qualitativa, sobretudo quando se verificam constrangimentos de ordem temporal e de recursos”.

Assim sendo, o universo da pesquisa foi composto por 200 indivíduos, dos quais foram efectivamente inquiridos 167 participantes, sendo 87 peões que correspondem a 53,29% e 78 automobilistas que correspondem a 46,71%, número considerado suficiente para atender aos objectivos do estudo e garantir a validade dos resultados.

Para assegurar a consistência e a profundidade dos dados, foi utilizado como instrumento de recolha o Inquérito por questionário, que esteve estruturado por perguntas abertas e fechadas, organizadas por categorias temáticas com o intuito de facilitar posteriormente o tratamento e a análise dos dados. Para aplicação de inquéritos, optou-se pela utilização do *KoboToolbox*, uma plataforma gratuita e de código aberto, e do aplicativo móvel *KoboCollect* que pode ser operado tanto online quanto offline, acessível a partir de diversos dispositivos como computadores, smartphones e tablets (Santos et al., 2021).

A aplicação dos inquéritos decorreu entre os dias 20 de janeiro e 28 de Abril de 2025, concluída a etapa de campo, os dados foram automaticamente enviados e armazenados no servidor central da plataforma *KoboToolbox*, que permite a geração de relatórios preliminares e a exportação da base de dados no formato XLSX (Harvard Humanitarian Initiative, 2020).

Seguidamente os dados foram submetidos a um processo rigoroso de limpeza e tratamento, permitindo assim realizar uma análise mista, com abordagens quantitativas utilizando o Microsoft Excel 2016, uma ferramenta versátil para análise estatística simples (Moreira, 2022), e qualitativas, utilizando o software Nvivo versão 15, amplamente utilizado em estudos sociais para o tratamento de dados qualitativos, uma vez que se obteve um volume expressivo de respostas textuais geradas (Godoi, 2006; Teixeira, 2015; Mozzato & Grzybovski, 2011).

O processo com o software Nvivo seguiu os seguintes passos:

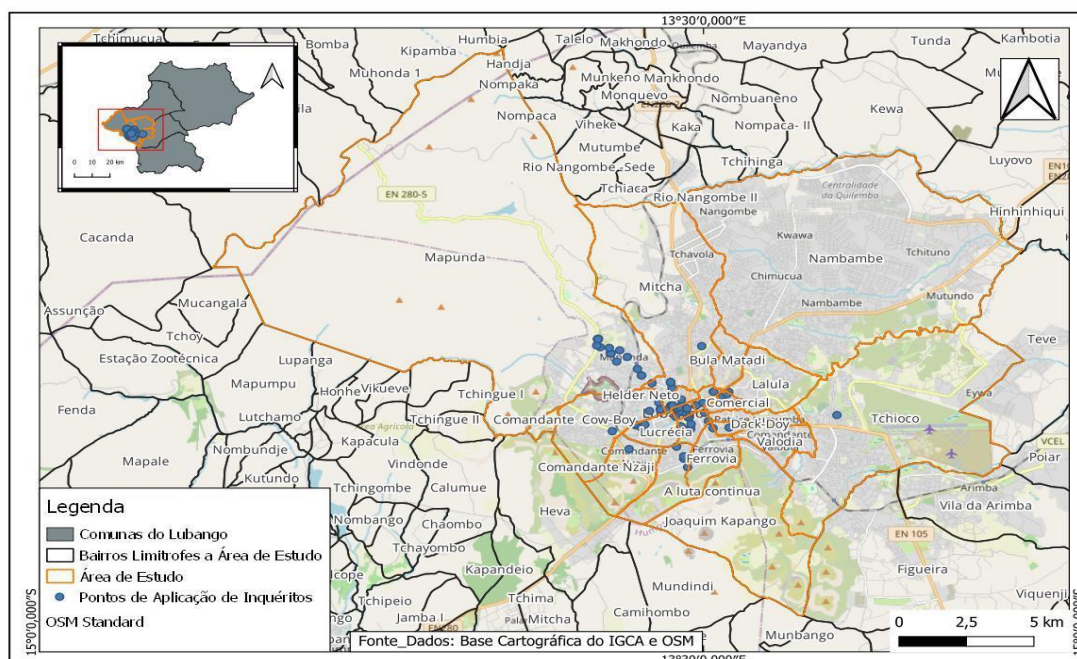
- Importação dos ficheiros em formato Word para o NVivo.
- Definição dos parâmetros de análise de frequência de palavras:
 1. Localização das palavras mais frequentes no conteúdo textual;
 2. Geração de um relatório com as 100 palavras mais frequentes;
 3. Definição de correspondência exacta entre as palavras.

Com base nesses critérios, o NVivo gerou os relatórios de frequência e as nuvens de palavras (ver Figura 8) nas quais as palavras mais frequentes aparecem com destaque visual, maior tamanho e coloração distinta, permitindo interpretar com clareza os temas centrais emergentes nas respostas dos inquiridos.

Resultados e Discussão

A seguir apresentam-se os principais resultados obtidos através dos inquéritos aplicados em diferentes locais aos residentes da cidade do Lubango, com o objectivo de compreender a percepção e o nível de envolvimento da população em relação à Educação e Sensibilização Rodoviária.

Figura 2: Mapa de pontos de aplicação de Inquéritos.



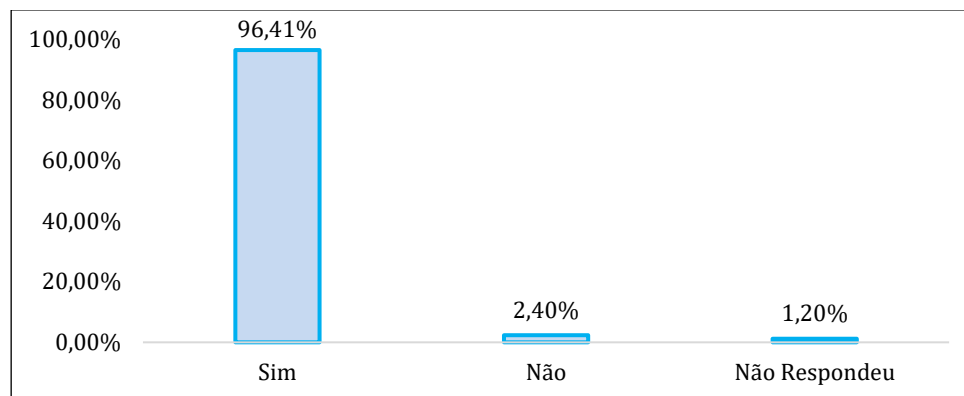
O estudo realizou-se na cidade do Lubango, assim, no que concerne à distribuição de participantes por bairros, a Mapunda concentra a maior proporção de respondentes, representando aproximadamente 14,97% do total. Em seguida, destacam-se os bairros agregados sob a designação "outros" (13,77%), que englobam, maioritariamente, zonas periféricas cujas denominações não constam nas bases oficiais da divisão político-administrativa municipal. Em contrapartida, os bairros Nambambe, Bula Matadi e Ferrovia registam os menores índices de participação, com apenas 1,08% cada.

Dos respondentes, 63,47% são indivíduos do sexo masculino e 36,53% do sexo feminino; a maior concentração de participantes situa-se nas faixas etárias dos 25 aos 34 anos (46,11%) e dos 18 aos 24 anos (25,75%), evidenciando uma predominância de adultos e jovens entre os participantes. Em contrapartida, as faixas etárias com menor representatividade foram as de 65 anos ou mais e de 18 anos ou menos, com apenas 0,60% e 1,80% do total, respectivamente.

Em pesquisas sobre Educação e Sensibilização Rodoviária, o objectivo principal é instruir os usuários das vias públicas sobre as condutas adequadas para garantir a Segurança Rodoviária. Nesse contexto, a análise das respostas dos participantes sobre o conhecimento prévio acerca da Segurança Rodoviária revelou resultados promissores (Figura 3). A vasta maioria dos participantes (96,41%) afirmou já ter ouvido falar sobre

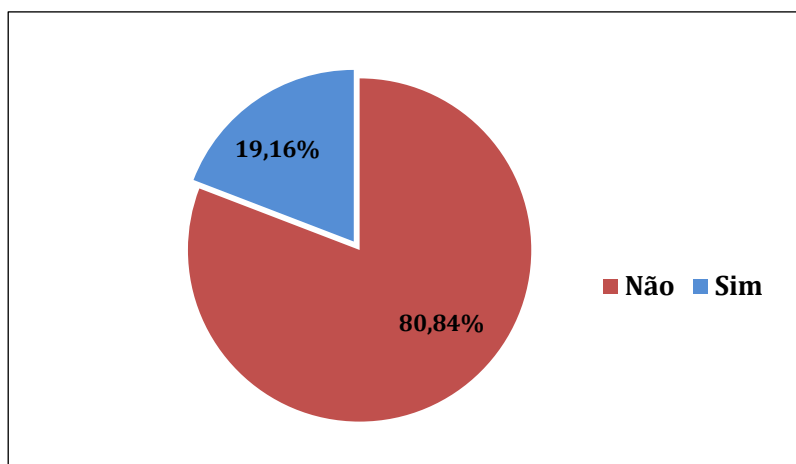
o tema, enquanto uma parcela minoritária (2,40%) respondeu negativamente e 1,20% não respondeu. Estes dados sugerem um nível considerável de familiaridade com o conceito de Segurança Rodoviária entre os residentes do Lubango.

Figura 3: Informações Sobre Segurança Rodoviária.



Apesar das constatações apresentadas sobre a realização de campanhas de sensibilização rodoviária, o presente estudo apurou que a maior parte dos participantes, cerca de 80,84% do total, nunca participou de uma campanha de sensibilização, ao passo que 19,16% dos inquiridos afirmou já ter participado de uma campanha de sensibilização (Figura 4).

Figura 4: Participação em Campanhas de Sensibilização.

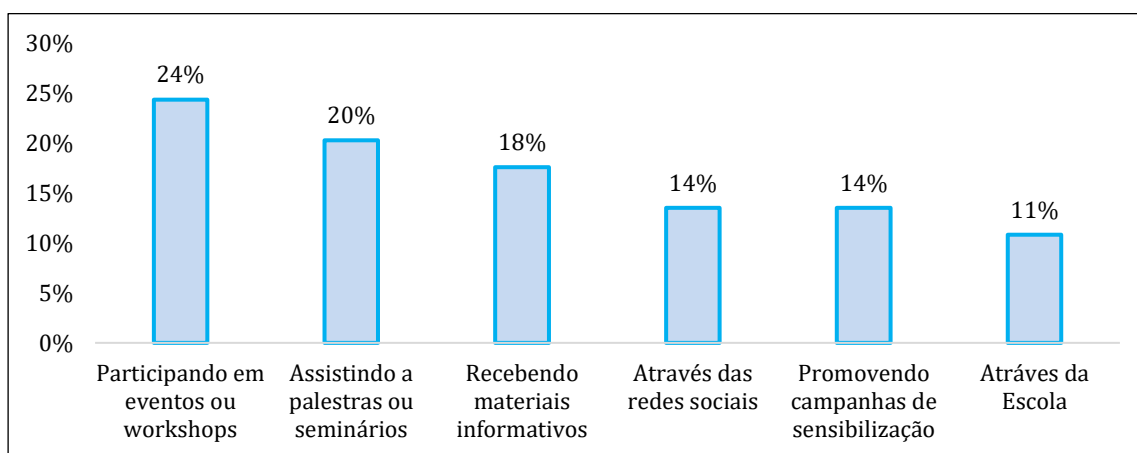


Relativamente ao acesso as campanhas de Sensibilização (Figura 5), a maioria dos participantes, cerca de 24% afirmou ter tido contacto com estas campanhas através da participação em *workshops*, promovidos por diversas organizações, seguidamente podemos ver que 20% dos participantes diz ter tido contacto por Assistir Palestras ou Seminários, em terceiro lugar vemos que cerca de 18% dos participantes diz ter Recebido Materiais Informativos, isso inclui Cartazes, Panfletos e folhetos, sobre a Segurança Rodoviária, estes dados mostram e confirmam aquilo que a PNA (2016) diz ter adotado como estratégias ideais para levar a Educação Rodoviária a certas pessoas, através de palestras, *workshops*, exposições, entre outros, no entanto ressalta-se também a necessidade de estes identificarem o publico alvo e os assuntos para cada

um destes (Peixoto, 2006).

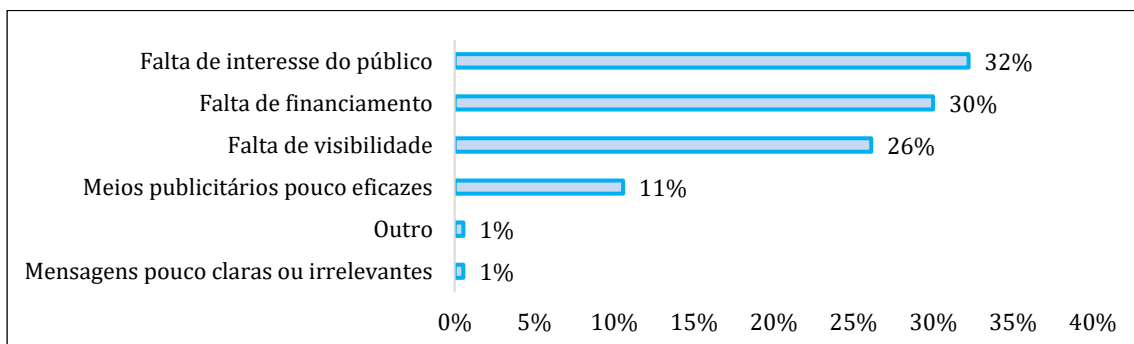
Também podemos notar que as Redes Sociais tem desempenhado um papel crucial na promoção de Campanhas, pois que 14% dos participantes diz ter tido contacto com estas por este meio, um dado curioso é que parte dos inqueridos, isto é, 14%, em algum momento já esteve envolvido em promover campanhas de sensibilização, o que já é muito bom, ver membros da sociedade preocupadas em promover estas campanhas, e por fim e não menos importante, vemos que 11% dos participantes afirmou ter tido contacto através da Escola, sinal de que as campanhas têm estado a chegar em alguns momentos nas escolas, fazendo com que muitos alunos estejam em contacto com matérias relacionados com a Educação Rodoviária.

Figura 5: Acesso às Campanhas de Sensibilização.



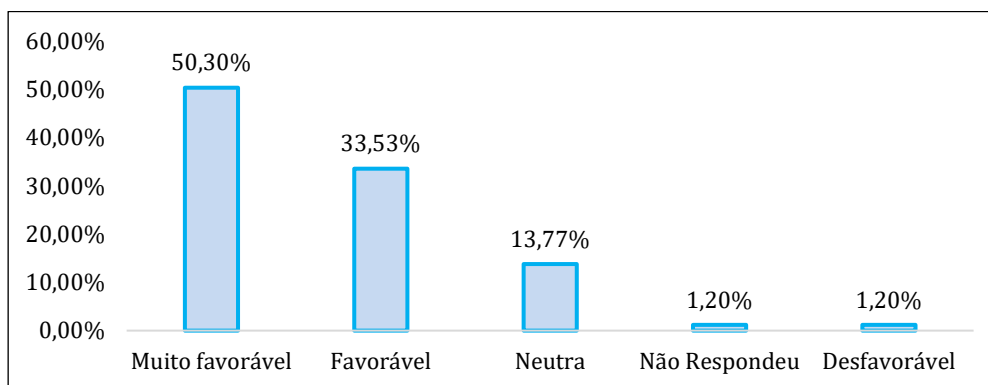
Assim como qualquer outra actividade, as campanhas de Sensibilização também se deparam com algumas dificuldades para serem realizadas, e neste estudo pode-se constatar que a maior dificuldade dessas campanhas é a Falta de Interesse Público (Figura 6), oque é preocupante, neste quesito a PNA (2016) também afirma que a falta de interesse público em matéria de Educação Rodoviária constitui-se num desafio para o sucesso das mesmas, tanto é que nos últimos anos tem vindo a repensar nas estratégias comumente usadas para realização de campanhas de sensibilização, seguidamente aparece a Falta de Financiamento, uma triste realidade, pois que foi a falta de financiamento que inviabilizou o cumprimento da maioria dos objectivos e tarefas que estavam previstas para o combate da SR no país, no Plano Nacional de Prevenção e Segurança Rodoviária (Decreto Presidencial 145/23 de 30 de Junho, 2023). E por fim outra dificuldade dessas campanhas cinge-se à falta de visibilidade, ou seja, devia ser mais frequente a realização destas.

Figura 6: Dificuldades que as Campanhas de Sensibilização Enfrentam.



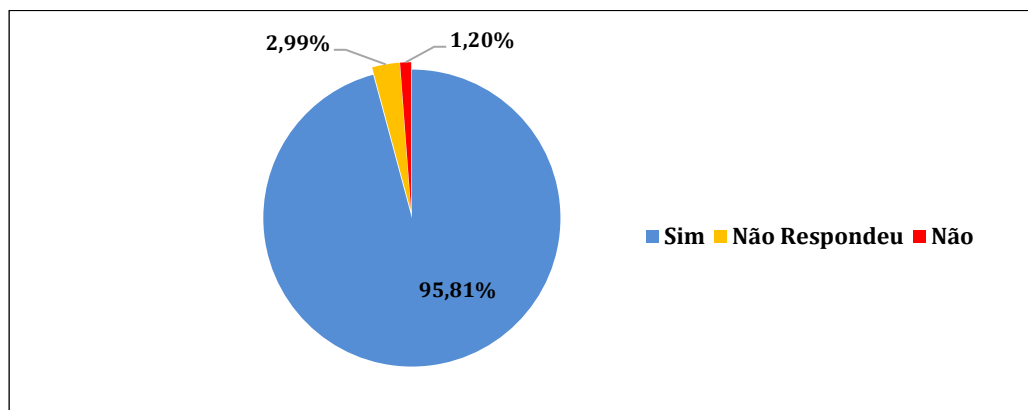
De acordo com o Centro de Formação de Condutores (2024), há maior necessidade de as autoridades responsáveis pela segurança rodoviária cooperarem com os *influencers* digitais, visando maior disseminação das campanhas de sensibilização, pois sabe-se que estes tendem a produzir conteúdos que na maioria das vezes alcançam um grande número de pessoas que em geral estão ligados a rede social do mesmo, portanto neste estudo, constatou-se um parecer Muito Favorável (50,30%) e Favorável (33,53%) quanto ao uso de influenciadores Digitais para promover a Educação Rodoviária, o estudo também revelou que alguns preferem ser noutros (13,77%) a utilização destes e uma minoria cerca de 1,20% considera Desfavorável essa possibilidade (Figura 7).

Figura 7: Uso de Influenciadores Digitais em Campanhas de Sensibilização.



Em alguns países a “educação rodoviária é tema obrigatório nos currículos escolares” (Cardoso, 2013). Assim, no presente estudo apurou-se dos participantes opiniões sobre a Introdução de uma disciplina sobre a Educação Rodoviária nas Escolas, e de acordo a Figura 8, nota-se que 95,81% dos participantes diz Sim a possibilidade da Criação de uma disciplina ou inclusão de temas nos currículos escolares sobre Educação Rodoviária, uma resposta favorável e muito oportuna para melhorar a segurança Rodoviária, e como forma de apoiar isso a DNVT (2024) tem estado a levar a cabo uma serie de acções sobre a Educação Rodoviária nas escolas, uma forma indirecta de apelar pela necessidade de incluir esta no currículo escolar, do contrário apenas 1,20% do inqueridos disseram Não a possibilidade de incluir a Educação Rodoviária nas Escolas, ao passo que 2,99% dos participantes Não Responderam a esta pergunta.

Figura 8. Educação Rodoviária nas Escolas.



Após identificar um conjunto de informações referentes às campanhas de Sensibilização, foi importante saber as sugestões dos participantes para melhorar a eficácia destas, diante da amplitude e variedade das respostas obtidas, tornou-se imperativo o uso de um *software* de análise qualitativa. Tal procedimento viabilizou a quantificação da frequência de palavras e a criação de uma nuvem de termos predominantes (Figura 9), e com isto constituíram-se cerca de 8 categorias (Figura 9) que resumem de certa forma as sugestões dos inquiridos.

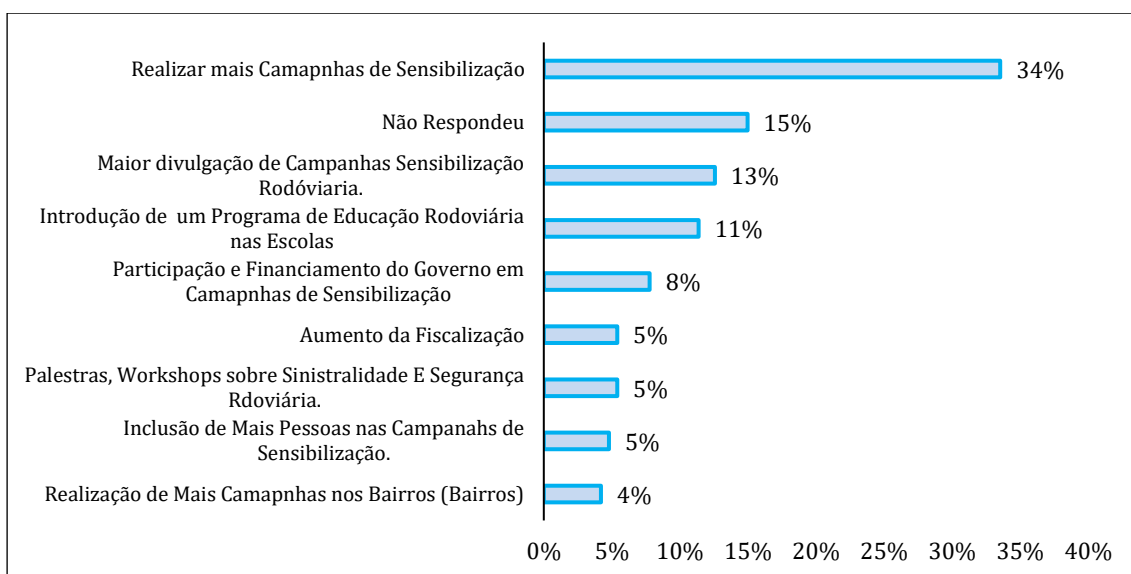
Figura 9: Nuvem de Palavras faz menção a sugestões para melhorar as campanhas de sensibilização.



Assim e com base na Figura 10, pode-se constatar que aproximadamente 34% dos participantes sugerem que as diversas entidades (Governo, DNVT, Escolas, Igrejas, ONGs) realizem mais campanhas de sensibilização sobre a Segurança Rodoviária no Lubango, ainda nesta ordem, cerca de 13% dos participantes sugere que as Campanhas de Sensibilização tenham Maior Divulgação na mídia (TVs, Rádios, Redes Sociais, Paínes de Publicidade, etc), seguidamente temos cerca de 11% dos participantes que sugerem a introdução de um programa de Educação Rodoviária nas Escolas e incentivar a participação das Igrejas em matéria de Educação Rodoviária (isso também inclui a produção de conteúdos multimédias para as crianças, afim de aprenderem da

melhor forma que ao transitar na via pública é preciso ter em conta a prevenção e muita atenção). Anteriormente foi também referido que uma das dificuldades que as Campanhas enfrentam é a falta de financiamento, portanto, aqui cerca de 8% dos participantes sugerem que para o êxito das campanhas é necessário a Participação e Financiamento do Governo em campanhas de sensibilização rodoviária. Por outro lado, ainda, houve participantes que sugeriram que para haver sucesso nestas campanhas torna-se crucial o Aumento da Fiscalização (entidades competentes), a seguir vemos que a realização de Palestras, *Workshops*, Transmissão de Mensagens e Relatos sobre a Sinistralidade Rodoviária e a Inclusão de mais pessoas nas Campanhas de Sensibilização Rodoviária, Sobretudo a Camada Juvenil da cidade do Lubango, correspondem cada com 5%, e por fim, não menos importante, cerca de 4% dos inqueridos, sugere a Realização de Mais Campanhas de Sensibilização Rodoviária nas zonas Periféricas da cidade do Lubango.

Figura 10: Sugestões para Eficácia das Campanhas de Sensibilização Rodoviária.



Portanto, propõem-se a introdução gradual de conteúdos de segurança rodoviária nos currículos do ensino primário ao superior, com materiais adaptados a cada nível, promovendo uma cultura de responsabilidade no trânsito desde cedo, também torna-se relevante a realização de campanhas educativas em meios de comunicação como televisão, rádio e redes sociais, com linguagem acessível e formatos interactivos, envolvendo influenciadores digitais para maior impacto entre os jovens, para além disso incentiva-se o desenvolvimento de acções práticas como palestras, workshops e simulações em escolas e comunidades, incentivando a participação activa da população na promoção da educação rodoviária, e por fim e não menos importante recomenda-se o fortalecimento de parcerias entre instituições públicas, privadas e comunitárias, bem como a criação de mecanismos de financiamento que assegurem a continuidade das campanhas.

Conclusões

A Sinistralidade Rodoviária afecta significativamente maior parte dos países a nível mundial e Angola, em particular, o município do Lubango não é uma excepção, pois no presente estudo apresentaram-se dados estatísticos que revelam dados assustadores de acidentes, ceifando muitas vidas humanas e deixando muitas sequelas às pessoas envolvidas nos acidentes.

A realização de Campanhas que visam promover a Educação Rodoviária na cidade do Lubango é uma realidade, pois que há evidências da realização destas nas instituições de ensino, nas vias públicas, na mídia, nas igrejas, entre outras, e uma prova disso é que a maior parte dos utentes da via pública afirmou já ter ouvido falar sobre a segurança e sinistralidade rodoviária.

Nota-se a crescente necessidade de disseminar a educação rodoviária, então adoptar estratégias eficazes, como o uso das redes sociais e de *influencers* digitais, a inclusão da camada juvenil, adaptar os assuntos em função do público-alvo e expandir as campanhas para as zonas periféricas, é uma das formas para que se alcance este propósito.

Diante da magnitude da sinistralidade rodoviária e do seus impactos, é necessário que se reforcem as políticas públicas de segurança viária, integrando ações educativas, melhoria na fiscalização, fortalecimento das infra-estruturas e uso estratégico da comunicação social e digital, a colaboração do estado, a sociedade civil e as instituições de ensino é indispensável para alcançar as metas propostas, como a redução de 50% dos acidentes até 2027, conforme os objectivos definidos no plano nacional de prevenção e segurança rodoviária.

Referências

- André, T. L., Gaudich, A., Estêvão, H., Carvalho, S., Areal, A., Pita, R., . . . Escudeiro, L. (2020). *Educação Rodoviária – Práticas de Referência*. Lisboa: Direção-Geral da Educação.
- Campos, H. (2009). A sinistralidade rodoviária: Drama ou Fatalidade: Estratégias de combate.
- Cardoso, A. F. (2013). *Relatório de Estágio da Prática de Ensino Supervisionada*. Guarda: Escola Superior de Educação, Comunicação e Desporto.
- Centro de Formação de Condutores. (21 de Junho de 2024). *O Impacto das Redes Sociais na Educação para o Trânsito*. Obtido de CFC ALDA – Excelência em formação: <https://cfcald.com.br/o-impacto-das-redes-sociais-na-educacao-para-o-transito/>
- Cordeiro, L., & Afonso, V. (2014). Educação Rodoviária. *Jornal de Angola*, 1-3.
- Costa, E. M. (2022). “Agir já e salvar vidas nas estradas”. *15ª Edição do Dia Mundial em Memória às Vítimas de Estrada 2022* (pp. 3-4). Luanda.
- Decreto Presidencial 145/23 de 30 de Junho. (2023). *Aprova o Plano Nacional de Prevenção e Segurança Rodoviária 2023-2027*. Luanda: Imprensa Nacional Angolana.
- Direção Nacional de Viação e Trânsito. (2017). *Estatística e Sinistralidade*. Obtido de dnvt.gov.ao: <http://www.dnvt.gov.ao/estatisticas-e-sinistralidade/>
- DNVT - Direcção Nacional de Viação e Trânsito. (2016). “Acções de Prevenção Rodoviária”. Obtido de dnvt.gov.ao: <http://www.dnvt.gov.ao/accoes-de-prevencao-rodoviaria/DNVT>
- Gabinete do Comando Provincial da PNA- Huíla. (2025). *Relatório Anual da Sinistralidade Rodoviária da Huíla*. Lubango: Polícia Nacional.
- Gil, A. C. (2008). *Métodos e Técnicas de Pesquisa Social* (6 ed.). São Paulo: ATLAS S.A.
- Godoi, C. K. (2006). *Pesquisa qualitativa em estudos organizacionais: paradigmas, estratégias e métodos*. São Paulo: Saraiva.
- Governo de Angola. (2023). *Relatório do Plano Nacional de Prevenção e Segurança Rodoviária 2018-2022*. Luanda: Imprensa Nacional.
- Grupo Angolan Press. (26 de Setembro de 2024). Mais de 100 pessoas perderam a vida de Janeiro a Agosto deste ano nas estradas da Huíla. *Jornal O PAÍS*, 1.
- Harvard Humanitarian Initiative. (2020). *Kobotoolbox*. Obtido em 10 de Maio de 2025, de Kobotoolbox: <https://www.kobotoolbox.org/>
- Heijster, K. (1997). “Legislação de trânsito e aplicação da lei”. *relatório sweroad*, pp. 4-7.
- Magalhães, D. E. (2022). *A Justiça Processual e a Fiscalização Rodoviária da Polícia de Segurança Pública: Reflexões Sobre as Percepções Comunitárias*.

- (*Dissertação de Mestrado.*) Lisboa. Obtido de <https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/41567>
- Marques, R. (2000). *Dicionário breve de pedagogia*. Lisboa: editorial presença.
- Martins, V. M. (2022). *Prevenção e Sinistralidade Rodoviária: A Educação Rodoviária no Sistema de Ensino Escolar*. Lisboa.
- Morais, J. P. (2023). *Facebook e a prevenção rodoviária: O impacto da partilha de ações de fiscalização [Dissertação de Mestrado. ISCPSI]*. Obtido de Repositórios Científicos de Acesso Aberto de Portugal.: <https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/25021>
- Moreira, R. (2022). Análise de dados com o Excel. p. 2. doi:10.13140/RG.2.2.12366.95040
- Mozzato, A. R., & Grzybovski, D. (2011). Análise de Conteúdo: ampliando e aprofundando a reflexão sobre a técnica de análise de dados qualitativos no campo da administração. 15(4), pp. 765-775.
- Nabais, E. M. (2009). *Avaliação da Segurança Rodoviária- Proposta de Abordagem Metodológica (Dissertação de Mestrado)*. Lisboa: ISEL.
- Neves, R. (2022). *O impacto do marketing de guerrilha na prevenção da sinistralidade rodoviária. (Dissertação de Mestrado.)* Lisboa: ISCPSI. Obtido de Repositórios Científicos de Acesso Aberto de Portugal: <https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/41471>
- OMS. (2009). Relatório global sobre a situação da segurança rodoviária: hora de seguir em frente.
- OMS. (2011). Plano Mundial Para a Década de Acção Para a Segurança Rodoviária. *Notícias Diárias*, 4.
- OMS/África. (17 de Maio de 2021). *Semana Mundial da Segurança Rodoviária*. Obtido de <https://www.afro.who.int/pt/regional-director/speeches-messages/semana-mundial-da-seguranca-rodoviaria-das-nacoes-unidas-2021>
- ONU. (27 de Setembro de 2015). Os 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável. *Agenda 2030*, p. 22.
- Peixoto, A. (2006). *Sinistralidade Rodoviária: da evidência à realidade: Estudo Sociológico*. Ponta Delgada, Macaronésia.
- Polícia Nacional de Angola - Huíla. (13 de 06 de 2024). *Campanhas de Sensibilização*. Obtido de Segurança Rodoviária: <https://www.instagram.com/p/C8KPocUOJnl/?igsh=MWQoY2gxd3NkaGNoYQ==>
- Prodanov, C. C., & Freitas, E. C. (2013). *Metodologia do Trabalho Científico: Métodos e Técnicas da Pesquisa e do Trabalho Acadêmico* (2 ed.). Novo Hamburgo - Rio Grande do Sul - Brasil: Universidade Feevale.
- Rosas, P. I. (2012). *Educação rodoviária e infrações ao código da estrada (Dissertação)*. Aveiro: Universidade de Aveiro.
- Santos, P. T., Silva, M. R., & Martins, A. P. (2021). Aplicabilidade da ferramenta kobotoolbox para validação de mapeamento de classificação de cobertura e uso da terra. *Revista Geografias*, 17. doi:10.35699/2237-549X .2021.34247

- Silva, C. M., Bravo, J. M., & Gonçalves, J. (2021). *Impacto económico e social da sinistralidade rodoviária em Portugal*. Lisboa: CEGE - Centro de Estudos de Gestão do ISEG e Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR).
- Sitoe, G. A. S. (2023). Modelo de intervenção para o combate à sinistralidade rodoviária na Província de Maputo.
- Teixeira, A. N. (2015). *Análise qualitativa com o programa NVIVO: fundamentos*. Porto Alegre: UFRGS. Obtido em 22 de Abril de 2025, de <https://pt.scribd.com/document/258738651/Análise-Qualitativa-com-o-NVivo-Fundamentos>
- Voz de África. (2023). *Acidentes rodoviários em Angola continuam a matar*. Obtido de VOA: <https://www.voaportugues.com/a/acidentes-rodovi%C3%A1rios-em-angola-continuum-a-matar/7362556.html>

Recebido:17/10/2025

Aceite:24/06/2026



[Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/). Ao submeter o manuscrito, o autor está ciente de que os direitos de autor passam para a **REVISTA CIENTÍFICA DO ISCED - Huíla** e para o Instituto Superior de Ciências de Educação da Huíla, que mantém com fundos próprios a Revista.