



## CONTRIBUTOS PARA A PREVENÇÃO

E

SEGURANÇA RODOVIÁRIA

EM

LISBOA

### Introdução

I

**1-Ao contrário da imagem tenebrosa que, ao longo dos tempos os governantes e a comunicação social têm veiculado acerca dos automobilistas portugueses, o certo é que segundo um estudo levado a efeito a nível europeu por 16 organizações internacionais, durante os anos de 1991 e 1992, eles são quem, em toda em a Europa, conduzem com menos velocidade; os que menos passam com os semáforos amarelos e, ao lado dos britânicos e irlandeses os que mais respeitam a prioridade na passadeira e ficam 1% abaixo da média, no que toca à prioridade concedida aos outros automobilistas .**

**2-No que respeita às ultrapassagens, os lusitanos têm um comportamento superior à média europeia, verificando-se outro tanto na baixa dos máximos nos cruzamentos com outros condutores. Regra essa que é cumprida por 98% dos nossos concidadãos.**

**3-Também são os condutores portugueses que maior distância guardam em relação ao veículo da frente e, juntamente com os espanhóis e ingleses, são os que mais preocupações têm com os acidentes de viação.**

**4-Irlandeses, ingleses, belgas e suecos, são quem bebe maiores quantidades de bebidas alcoólicas, embora, ao lado dos italianos e franceses, os lusos sejam os que as ingerem com assinalável frequência.**

**5-Contudo, e a despeito da boa performance dos seus motoristas, Portugal é, de acordo com o mesmo trabalho, o país da União Europeia onde mais se morre nas estradas e nelas se regista o maior número de acidentes de viação por tonelada de combustível utilizado, sendo nesta proporção, a Suécia e a Noruega os países com mais baixa percentagem de sinistros rodoviários.**

**6-Ou seja, com o uso da mesma quantidade daquela substância, morre-se em Portugal sete vezes mais do que naqueles países nórdicos.**

**7-Esta breve análise sobre o comportamento dos condutores portugueses, mostra a sua razoável capacidade de condução e evidencia que o Governo, autarquias locais e Instituto de Estradas de Portugal ficam muito aquém dos deveres e cuidados de diligência a observar com os padrões de prevenção e segurança rodoviária, por forma a verificar-se a devida correspondência entre o cumprimento dos deveres do Estado e a conduta dos seus automobilistas.**

**8-Donde conviria que futuramente, por uma questão de higiene mental, se perspectivasse uma nova arrumação de ideias e conceitos sobre a origem dos acidentes de viação em Portugal, e sobretudo conjugá-los com a estultice do Código da Estrada e a total irresponsabilidade dos organismos oficiais, em matéria de providências e cuidados nas vias de circulação, cujo desprezo pela vida humana colocaram o país no segundo lugar do Mundo onde mais se morre em acidentes de viação.**

**9-É** que, a partir da insuspeição dos elementos supra referidos, tem-se hoje como certo que mais de 80% dos desastres nas estradas portuguesas fica a dever-se à negligência criminosa das autoridades responsáveis pelo trânsito, considerando a impunidade que gravita em torno do Instituto de Estradas de Portugal e das autarquias locais.

**10-De** resto, por algum motivo, os estrangeiros se tolgem de pânico, quando conduzem nas estradas portuguesas e no Verão de 1996, as próprias agências de viagens, por esse mundo, deram o alarme dos acidentes em Portugal e distribuíram aos seus clientes um mapa negro de itinerários a evitar no nossos país (vide “Diário de Notícias”,15.9.1996).

## **II**

### **ESTADO ACTUAL**

#### **DA**

### **SEGURANÇA RODOVIÁRIA EM LISBOA**

**11-Se** a nível nacional o quadro da segurança automobilística se reconduz a um verdadeiro caos de mortandade, onde com tranquilidade viaja apenas o Primeiro Ministro e Presidente da República, em tempo de cerimónias oficiais, é certo e sabido que Lisboa também, nesta matéria, não podia excepcionar-se à calamidade que atinge os cidadãos de todo o país.

**12-E** como a seguir melhor se verá, em termos de prevenção rodoviária, na capital está, quase tudo por fazer e, a breve trecho, assim irá continuar enquanto persistir a ideia que os condutores são uma horda de alienados mentais e uma caterva de malfeitores alcapónicos, para quem só uma repressão draconiana é susceptível de lhes devolver o estatuto de gente civilizada .

**13-Porém,** a nosso ver, não é por aí que as questões de trânsito se remedeiam, já que temos agora as multas mais pesadas da Europa e as inspecções de veículos mais frequentes do mundo, e todavia,

Portugal ostenta a segunda taxa de mortalidade no âmbito do universo automóvel, pelo que a solução da prevenção e segurança rodoviária situa-se ao nível de uma nova abordagem integrada dos problemas, subjacentes à sinistralidade, passando por assumir os erros e a responsabilidade que nesta matéria cabe às autoridades governamentais.

**14-**Isto porque escasseia no país um mínimo de condições de segurança viária e concretamente em Lisboa, um plano vocacionado para erradicar as situações geradoras da sinistralidade.

**15-**Embora, face ao preconizado na Lei nº169/99/18/09, as competências das Autarquias Locais, sejam quase nulas, já que apenas na al.u) do nº1 do seu art 64º, lhe concede poderes para *“deliberar sobre o estacionamento de veículos nas ruas e demais lugares públicos”*, todavia, o D.L. nº44/2005, de Fevereiro, que aprovou o novo Código da Estrada, recentemente em vigor, na esteira de outros diplomas anteriores, logo nos seus arts. 4º, 5º,6º e 7º confere às câmaras municipais um vasto conjunto normativo de poderes, cuja vinculação ao próprio Código se restringe aos modelos de sinalização vigente, no mais, as autarquias podem moldar as regras de trânsito à especificidade da localidade. Mas a despeito disso, o certo é que, no segmento de segurança viária, Lisboa é uma cidade clandestina e vagabunda, sendo o desleixo a sua predominância e os ardis rodoviários a afirmação do seu ânimo.

**16-**De facto, são os semáforos encobertos por árvores, os traços contínuos apagados do asfalto, a quase total ausência de sinalização e sinalética informativa. E a que existe encontra-se instalada aleatoriamente ou caída e abandonada nos passeios, ou noutras situações desprovidas de qualquer objectividade funcional.

**17-**O mesmo acontece com as passadeiras de peões, cuja existência não obedece a qualquer juízo de ponderação ou à razoabilidade de pertinência objectiva, vendo-se semeadas a esmo em cada canto e esquina e muito absurdamente situadas nos principais eixos viários, nos quais, estúpida e constantemente, perdem a vida, centenas de cidadãos.

**18-**Elas são as crónicas obras, iniciadas e sempre inacabadas, onde falta avisos que, claramente as identifique e a ausência informativa de itinerários alternativos.

**19-**Mais que buracos, são verdadeiras crateras sem quaisquer sinais que, à distância permita reconhecê-las, bastando-se, uma vez por outra, um simples cordel vermelho a assinalá-las.

**20-**O desvio da Rotunda de Alcântara, é um verdadeiro pesadelo e dada a escassez de sinalização convenientemente instalada, quem pretenda seguir para a Av.24 de Julho, vai, as mais das vezes, parar, frustrantemente, à cidade de Almada.

**21-**Aliás, em matéria de sinalética informativa, veja-se o caso do Monsanto, em que a indicação de itinerários inscrita numa pedra, situada a 30 centímetros do chão, obriga o automobilista a parar, a fim de nela poder certificar-se do sentido de marcha pretendido.

**22-**Então para os lados de Benfica, há anos que a circulação assume foros de absoluta demência, cuja zona alguém sabe como se entra, mas só os moradores percebem como sair dali e, pior que isso, não se vislumbra forma da Câmara pôr fim aquele pandemónio que endoidece o mais pacífico dos mortais.

**23-**São ainda os viadutos sem a luminosidade que claramente assinale a sua proximidade e informe a diferenciação de outros destinos, ou iluminação interior que permita distinguir a faixa de rodagem, sobretudo quando de frente à luz solar, etc; etc.

### **III**

#### **O que, em nosso entender, deve ser feito em Lisboa**

**24-**Tendo em vista pôr termo à situação de um trânsito abominável e ao quadro negro dos 2.681 acidentes e consequentes 45 mortes, 418 feridos graves e 2.288 feridos ligeiros, causadas à população de Lisboa, no ano de 2003, deverá Câmara reestruturar o seu departamento de tráfego, através de alguém cujo sentido de acção se perspective no respeito pelos direitos dos munícipes, entendendo o órgão camarário como um instrumento ao serviço da

população e não uma arma de arremesso utilizada como capricho do seu afrontamento ou satisfação de vaidades pessoais.

### **E assim:**

1-Uma vez que, nos termos da legislação acima observada, a Câmara pode fazer prevalecer a sua sinalização em detrimento das regras gerais do Código da Estrada, e seria bom que a norma estabelecida da prioridade a quem se apresente pela direita, fosse substituída pela regra do STOP, em favor da fluidez do trânsito nas vias principais, visto não fazer sentido algum nem ser razoável dar primazia à circulação de uma rua secundária, em detrimento dos eixos prioritários.

-Ademais, porque o princípio da cedência da prioridade a quem se apresente pela direita, revela-se totalmente aleatório e insusceptível de cumprimento, uma vez que não existindo nas ruas a indicação dessa ou de outra via, o motorista mais diligente não pode saber da sua existência e, quando menos julga, surge-lhe o desastre que lhe rouba a vida ou para sempre o deixa numa cama mutilado.

-E no dizer do Comandante do Batalhão de Trânsito da Guarda Republicana, a inobservância desta regra é causadora de mais de 35% dos acidentes de viação.

-Mas como acaba de ver-se, este imperativo jurídico é insusceptível de poder observar-se, sendo que os cidadãos não transitam no estreito espaço de um “condomínio fechado”, mas sim no âmbito de uma mundividência geral e abstracta, que não se compadece com o círculo de situações particularizadas.

-Daí que tantas mortes seriam perfeitamente evitáveis se quem responde pela circulação automobilísticas determinasse em cada local e, em termos objectivos, o sentido da prioridade, e não transferisse essa tarefa para a abstracção obtusa daquela norma supletiva que,

repescada do Código Civil, pretende forçá-la ao contexto de uma realidade, cuja natureza das situações se mostra de todo intransponível e, por isso, intrinsecamente leva consigo o espaço mais curto entre a vida e a morte dos seus destinatários.

-Posto que, para garantir uma condução menos perigosa, nos pareça imprescindível ter como princípio geral a regra do **STOP**, sempre que se entenda que a passagem deva ser concedida a quem se apresente pela direita ou surja pela esquerda, cabendo à autarquia, em cada caso, decidir dessa vicissitude

-Ficando a exceção da prioridade para os casos extremos de avarias na sinalização semafórica ou outras contingências que rapidamente não possam suprimir-se.

-Assim, quem circule em vias que não ostentem o sinal de **STOP**, sabe que por força daquele princípio os que seguem por quaisquer das suas laterais a ele está sujeito.

-Esta regra geral, constituiria para os automobilistas não só o primado da segurança, mas concomitantemente contribuiria para uma maior fluidez do trânsito, em virtude do cidadão não ter que preocupar-se com o movimento que se processa nas ruas que lhe são transversais.

**2º-Ainda no domínio da prevenção rodoviária, diz-nos o art.5º do Código que:**

-“As vias públicas devem ser convenientemente sinalizadas nos pontos em que o trânsito ou estacionamento estejam vedados ou sujeito a restrições, onde existem curvas encobertas ou passagens de nível e cruzamentos, entroncamentos ou outras circunstâncias que imponham aos condutores precauções especiais”.

-Embora a lei não defina os sujeitos jurídicos da obrigatoriedade, relativamente às condições das vias e o dever de cuidado da sua sinalização, contudo, já vimos que em ordem comandos jurídicos acima referidos, esta imposição tem o endereço das autoridades municipais no que concerne à sua área territorial.

3º-Por isso nas situações onde os semáforos se encontrem perto de arvoredo que dificulte a sua visibilidade a uma distância de 300 metros, ou face a outras condições análogas, deverá a sua aproximação ser assinalada no piso da rua, aludindo à palavra “**SEMÁFRO À FRENTE**”, por forma a que os condutores deles se apercebam e possam determinar a sua marcha no sentido do sinal que nele se apresente indicado.

4º- O condicionamento das vias, por motivos de obras, terá de estar patentemente sinalizado com luzes vermelhas intermitentes, de dia e noite, que permita aos utentes da rua visualizá-las com a antecedência necessária, de molde a precaver-se do obstáculo e, de caminho, preparasse para seguir os itinerários oferecidos como alternativa.

5º-De igual forma, deve a Câmara exigir esse comportamento às companhias de gás e electricidade, águas e telefones etc; quando estas procedam a reparações nas suas redes distribuidoras e, que por essa circunstância, restrinjam ou obstaculize a normalidade do tráfego, devendo estas efectuar-se, sempre quanto possível, fora das horas de ponta ou susceptíveis de intenso movimento.

6º-Por identidade de razões, o mesmo há-de dizer-se, relativamente aos famigerados e fatídicos buracos, enquanto estes permanecerem a ornamentar a cidade. Desta feita, as luzes de Lisboa devem iluminar a cidade logo que, em consequência da chuva, o dia anoiteça mais cedo, deixando de repetir-se o sucedido nos meses de Dezembro e Janeiro do ano transacto, cujo temporal apressou o breu da noite, e graças ao responsável pela iluminação de Lisboa, esta manteve-se apagada até às 19.00h, como de um tempo normal se tratasse, tendo essa circunstância originado vários acidentes que, por certo, um mínimo de bom senso os teria reduzido ou mesmo evitado.



**7º-**No caso dos cruzamentos, entroncamentos, paragens de autocarros e outras situações, face às quais a lei estipula o estacionamento a uma distância de 3,5,10,15,20 e 50 metros, deveria nestes locais os seus espaços serem sinalizados no pavimento com **linha longitudinal** em toda a extensão da área interdita, dada a impossibilidade do automobilista proceder, através de um fita métrica, à medição dos intervalos reservados ao seu estacionamento.

-Razão pela qual os cruzamentos e entroncamentos se encontrem apinhados de viaturas, tornando impossível a visibilidade de quem entra ou sai numa rua, causando um sem número de atropelamentos e embates, precisamente por aquela abstracção jurídica impossibilitar o seu acatamento.

**8º-** Por seu turno, deve ser introduzida a pintura luminosa nas divisórias físicas e nos separadores das faixas de rodagem, em virtude da chuva e a escuridão da noite afastar a possibilidade da sua visão, e por consequência esses locais são objecto de constantes sinistros.

**9º-**Com idêntica finalidade, deve incrementar-se a luminosidade na entrada dos túneis e no seu interior, de modo a que estes possam ser devidamente avistados e os motoristas se prevenirem para a manobra aconselhável, facilitando-lhes a visibilidade na passagem subterrânea e indicando velocidade ali consentida.

**10º-**Já no que concerne aos lugares passíveis de bancos de neblina, seria bom recomendar que para além da utilização de luzes próprias de nevoeiro, deveriam as ruas sujeitas àquelas condições meteorológicas, ostentar painéis preventivos dessa situação e exibir no pavimento os chamados “olhos de boi” ou reflectores amarelos, cravados nas bermas e ao centro da vianda tal forma a que ao transeunte seja possível não perder de vista a linha de continuidade da sua faixa de rodagem, visando com isso evitar a travagem brusca e a consequente colisão em cadeia que, tantas vezes, desnecessariamente, se verificam e muitas vidas tem ceifado.

**11º-**Nas ruas de sentido único, ou onde seja vedada a continuação do trânsito, deve essa proibição ser estabelecida em duas placas, uma da cada lado da rua e assinalada no pavimento rodoviário, com um **“NÃO ENTRE”**, de maneira a que o motorista facilmente veja a descontinuidade da direcção circulatória que, inesperadamente, é alterada.

**12º-** Por sua vez, tendo em vista um melhor desenvolvimento da circulação e tal como em Londres, quando o semáforos alternam de vermelho para verde, esta luz devia projectar-se momentaneamente no para brisas do veículo ou esta mudança ser antecedida do sinal amarelo, de forma que o automobilista dela se dê conta e não continue parado após o sinal de movimento.

**13º-**Em ordem à segurança dos peões e fluidez de tráfego, dever-se-ia nos principais eixos rodoviários, designadamente no Campo Grande, Av. Calouste Gulbenkian, Gago Coutinho, etc; terminar-se com os semáforos de ligação manual ou substituir-se estes por passagens superiores, ou diminuir-se o tempo de duração, sendo que uma simples brincadeira de criança, geralmente ocasiona a interrupção do tráfego, gerando escusadamente grandes filas de veículos e o desespero dos seus automobilistas.

**14º-**De resto, nessas vias fundamentais, deveria pôr-se termo às passadeiras de peões e permutá-las por aquelas passagens aéreas, já que sendo espaços de grande movimento, torna-se humanamente difícil ou quase impossível exigir o respeito da sua observância, donde como consequência advém a morte constante de quem nelas tem o direito de atravessar.

-Aliás, a exemplo das existentes na Av. dos Estados Unidos da América, onde para além de tanta gente gravemente ferida, quase todas os anos são ainda ali, mortalmente atropeladas, cinco ou seis pessoas, sem que a Câmara resolva terminar com essa tragédia quase quotidiana.

**15º-**No que respeita ao estacionamento, deveriam os lugares a ele destinados serem marcados no chão da rua, de forma a ser rentabilizados pela ocupação arrumada dos seus espaços, instituindo-se contra-ordenações municipais para quem não a respeitasse. E o mesmo suceder onde isso fosse interdito, com a indicação do montante da multa e as situações sujeitas a reboque, sendo que na maioria dos casos nenhuma sinalização proibitiva sequer existe.

**16º-**Por outro lado, devem os serviços camarários, dar cumprimento ao disposto na legislação de 1976, removendo da via pública as viaturas ali abandonadas e proibir os vendedores de automóveis de utilizar a rua como standard de vendas e estacionamento da sua frota automobilística, ou garagistas tornar aquele espaço numa oficina de reparações e abandono de viaturas.

**17º-**Finalmente, responsabilizar os chefes e funcionários do departamento de trânsito camarário quando sua negligência haja dado causa a qualquer tipo de sinistralidade, instituindo o direito de regresso das indemnizações que pela Câmara tenham de ser liquidadas, procurando, com isso, institucionalizar o sentido e consciencialização do exercício do seu conteúdo funcional.

### **Custos materiais das medidas propostas**

#### **IV**

a)-A questão das despesas ligadas à segurança das estradas não pode reconduzir-se às campanhas sazonais, generosamente pagas pelo erário público à mítica “Prevenção Rodoviária Portuguesa” que se limita a um apelo patético sugerido à bondade dos condutores e aos lautos festins da sua promoção publicitária, mas antes deve passar pela responsabilidade séria do governo e das autarquias locais, visando criar as condições necessárias à tranquilidade dos cidadãos.

b)-E o que lhe compete e deve ser feito, em termos monetários, fica-se pela insignificância de umas escassas centenas de milhares de contos que, se traduz no custo de uma ou duas brigadas de pessoal, constituídas por cinco ou seis indivíduos, chefiados por um técnico responsável que diariamente percorressem a cidade e corrigissem as deficiências de sinalização e sinalética informativa.

c)-E do mesmo modo, acudissem aos remendos dos buracos; umas centenas de quilos de tinta branca e luminosa; chapas de sinalização para cobrir as necessidades de Lisboa; quatro ou cinco passagens superiores na zona da cidade e os reflectores amarelos nos locais sujeitos a nevoeiro.

d)-Como vem de ver-se, nem serão por certo, estes gastos que impedem um melhor ordenamento da rede viária de Lisboa, sendo que o seu marasmo radica mais na ausência de uma vontade funcional, estribada na ideia preconcebida, segundo a qual os automobilistas são uma tribo de gentalha indisciplinada que serve para se atribuir todos os males ocorridos nas estradas e sobretudo até a responsabilidade inerente às entidades oficiais.

e)-Seja como for, e ao invés dessa cultura, por ressonância interiorizada, entendemos que paralelamente às normas de direito penal, também os normativos de trânsito pelo seu objecto e natureza, deveriam constituir o núcleo base da segurança de um povo, certo sendo que o rigor das suas regras e o cuidado da sua sinalização, patentemente pormenorizada, define na substância o respeito dos governantes pela vida das suas populações, já que a qualquer arguido, assaltante de bancos ou assassino de crianças, a lei contempla-o com a nobreza de um estatuto, em ordem ao qual lhe é atribuído mais de direitos do que aos automobilistas.

f)-E como até hoje a incidência repressiva apenas sobre eles se tem abatido, sem que isso tenha obstado ao charco de sangue que, cada vez mais, irrompe nas estradas portuguesas, seria desejável que as autoridades municipais e a Administração Central, ao invés de culpabilizarem sempre os cidadãos, comesçasse antes por cumprir as suas obrigações e não pretendessem que a opressão por conta daqueles se substitua aos deveres que impendem sobre o Estado, enquanto garante da segurança rodoviária.

g)-Até por uma de questão de bom senso, seria razoável que, a todos os níveis do poder, se reflectisse sobre este pesadelo nacional, o qual para além de desmistificar a teoria dominante, põe em causa a própria honorabilidade dos governantes, quando fazem crer aos olhos do Mundo que o seu país é constituído por um povo que sofre de alienação colectiva.

## V EM CONCLUSÃO

-O plano apresentado, para além de impor ordem no trânsito e no estacionamento de veículos em Lisboa, pretende fundamentalmente emprestar universalidade aos normativos e à sinalização que regulam o tráfego da cidade, deixando este de ter um carácter circunstancial e aleatório e passar a ser dominado pelo principio da objectividade e clareza, permitindo que em Lisboa seja assegurada, tanto quanto possível, uma melhor tranquilidade na circulação rodoviária

-E se é verdade que as inovações introduzidas não resolverão a totalidade do problema da sinistralidade viária, porém, já não teremos dúvidas que, pelo menos, irá reduzir os seus acidentes numa percentagem superior a 70%, os quais a nível nacional e, a preços de 1993, custaram ao país, mais de 800 milhões de contos, para além da inenarrável perda de vidas humanas e sofrimento daqueles que, para sempre, ficarão mutilados e presos a uma cama ou dependentes de uma cadeira de rodas.

-Como quer que seja, se a vontade política do presidente da edilidade lisboeta e do seu vereador do trânsito forem no sentido de assumirem a concretização das recomendações, aqui modestamente avançadas, estamos convictos que o panorama rodoviário de Lisboa acabará por definitivamente ombrear com os melhores do continente europeu, e sobretudo, fica-lhe a certeza de haver feito o imprescindível para que a morte dos seus habitantes não seja diariamente vertida no lucro tétrico dos prestimosos cangalheiros.

