

Destaque Sinistralidade rodoviária

A estrada é das maiores causas de morte dos jovens. Até quando?

Morre-se mais dentro das localidades do que fora e o país permanece acima da média europeia. Plano de acção da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária - Visão Zero 2030 ainda não arrancou

Camilo Soldado

O atropelamento que causou a morte de um jovem que atravessava a passadeira na Avenida dos Estados Unidos da América, em Lisboa, voltou a colocar o foco no problema da sinistralidade rodoviária em Portugal. É também um caso que reflecte a realidade estatística: os carros matam mais pessoas dentro das localidades do que fora delas e muitos dos acidentes com vítimas acontecem em ruas.

Dos 107 peões mortos em 2022, 23 atravessavam uma passadeira, nove transitavam na berma ou no passeio e 16 atravessavam fora da passadeira, mas porque não havia uma a menos de 50 metros. Entre mortos, feridos graves e ligeiros, houve 2183 vítimas que passavam a passadeira.

Olhando para os números gerais, comparando as mortes na estrada por milhão de habitantes, o país continua a ocupar um lugar indesejavelmente alto na tabela europeia. Fazendo as contas aos dados do Instituto Nacional de Estatística (INE), os desastres rodoviários são uma das principais causas de mortalidade dos jovens, em Portugal. Das 618 mortes na estrada em 2022, 153 foram de pessoas até aos 30 anos. Isto significa um total de 15,6% das causas de morte de pessoas nesta faixa etária.

Os últimos dados disponibilizados pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) sobre vítimas a 30 dias são de 2022, um ano em que o volume de circulação de carros ainda foi condicionado pela pandemia. Os indicadores relativos a 2019, o último ano disponível em que não houve restrições à circulação, são ainda menos animadores.

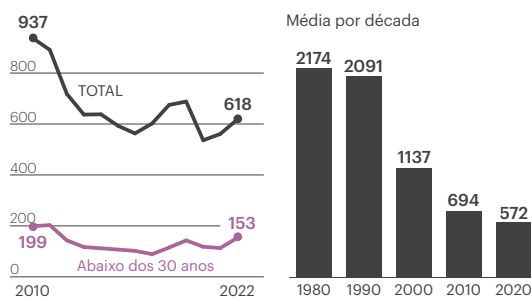
Mesmo que os números mostrem um caminho percorrido desde os anos 1970, 1980 e 1990, quando havia milhares de mortes por ano na estrada, a sinistralidade rodoviária continua a ser um peso para o país. Como o presidente da ANSR, Rui Ribeiro, mencionou em 2021, "equivale à queda de três aviões por ano".

De 50 para 30

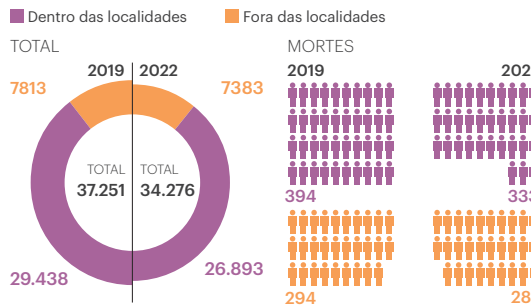
"Temos um problema de atropelamentos e a própria ANSR já o detetou", lembra o presidente da rede de

Um retrato da sinistralidade em Portugal

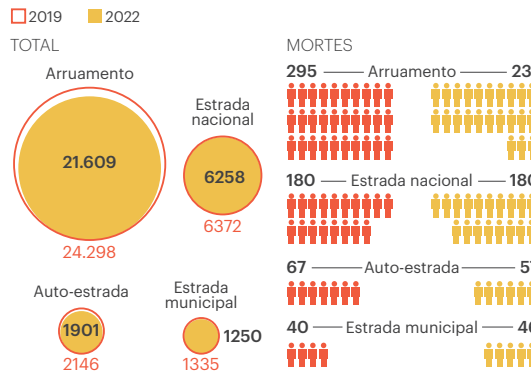
Mortos na estrada em Portugal



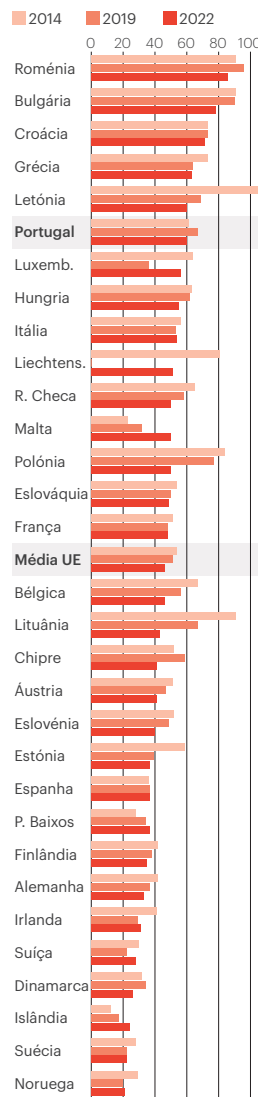
Acidentes com vítimas por localização



Acidentes com vítimas por tipo de via



Sinistralidade por milhão de habitantes



associações Estrada Viva, Mário Alves. Olhando para o terreno e para dados, o que pode ser feito? Quando se identifica um ponto negro de atropelamentos, explica o especialista em mobilidade, "costumamos fazer uma cirurgia para remover o tumor. No resto da Europa, não. Faz-se com medidas profiláticas".

Há uma particularmente eficiente, que consiste em baixar a velocidade média dentro das localidades de 50km/h para 30km/h, o que reduziria a probabilidade de um atropelamento resultar em morte de 80% para 10%, segundo a própria ANSR. Já foi lançada uma petição pública para o efeito, mas sem resultados. "Mas isso não se faz por regulamento", avisa Mário Alves, sublinhando que a medida teria de passar por alterações ao desenho urbano "que demoram décadas", como a aplicação de lombas ou estreitamento de vias, em vez de instalação de simples sinalização.

Esse é o principal trabalho que está por fazer. "Durante anos, focámo-nos no consumo do álcool", lembra. A aposta deu os seus frutos, mas o país investiu também em auto-estradas, o que ajudou a "reduzir bastante a sinistralidade".

A administração central poderia alterar o Código da Estrada para descer o limite de velocidade dentro das localidades, aponta. Quanto à mudança de desenho das ruas, qualquer política governamental esbarra na autonomia do poder local.

As câmaras municipais são soberanas sobre os seus territórios. Vários movimentos têm criticado a demora das autarquias em transformar as ruas, o que inverteria uma lógica de ocupação do espaço público que ainda dá prioridade ao carro, em detrimento do transporte público e da circulação de peões, bicicletas e de outros modos activos.

Ainda para mais quando estes meios de deslocação estão mais presentes nas cidades, mesmo num contexto em que o número de carros em circulação atinge valores recordes. Contactadas pelo PÚBLICO, nem o município de Lisboa nem o do Porto responderam.

Em 2020, Portugal assinou a declaração de Estocolmo, na qual os Estados signatários se comprometiam a dar prioridade à gestão da velocidade. No

Fonte: ANSR

PÚBLICO



RUI GAUDÊNCIO

Nas últimas semanas morreram duas pessoas atropeladas na zona de Entrecampos, em Lisboa

texto estava referida a tal velocidade máxima de 30km/h, que, por cá, continua sem ser lei. Antes, em 2017, os ministros dos Transportes da União Europeia assinaram a Declaração de Valeta, na qual estava inscrito o objectivo de acabar com as mortes na estrada. É daí que vêm os princípios da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030.

E a Visão Zero?

Ainda no consulado da Eduardo Cabrita, o Ministério da Administração Interna começou a trabalhar no *dossier* Visão Zero. Anos volvidos, já com o Governo demissionário, em Janeiro deste ano, a ANSR apresentou as linhas gerais do documento. Ao PÚBLICO, a assessoria de imprensa do actual Ministério da Administração Interna diz estar a “analisar o trabalho efectuado e a consolidar a versão final da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030”. O mesmo está em curso relativamente ao primeiro plano de acção que resulta da estratégia. Não há prazos apontados.

O ministério de Margarida Blasco refere apenas que deseja que “este processo seja concluído com a máxima celeridade possível”. O Governo diz estar a analisar com a ANSR “todas as questões que visem diminuir o número de acidentes e vítimas”, e espera “em breve ter matéria legislativa para entregar para apreciação da Assembleia da República”.

Mário Alves sente que houve uma “paragem” no processo. Faz parte do conselho não-executivo de especialistas que acompanha a criação da estratégia e diz que este não se reúne há um ano. Contactada pelo PÚBLICO, a ANSR não respondeu.

O principal problema não está na demora no arranque da estratégia, defende o presidente da Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados

(ACAM), Manuel João Ramos: “Temos uma sucessão de planos de segurança rodoviária que se sucedem à medida que novos ministros do MAI se sucedem aos anteriores.” Mas os planos anteriores “não funcionaram porque não havia financiamento nem capacidade de os implementar.”

O antecessor do Visão Zero, o Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária - Pense 2020, estabelecia o objectivo de alcançar 41 mortes por milhão de habitantes até ao final da década anterior. O ano 2019 fechou com 67 mortes por milhão de habitantes e nem a quebra, para a qual muito contribuiu o confinamento pandémico, deixou as mortes por milhão (52) perto da meta.

O Visão Zero, avalia Manuel João Ramos, “é uma espécie de *copy-paste* pouco razoável de medidas que são implementadas no estrangeiro, mas que tem pouco impacto aqui porque nem os municípios são chamados a participar, nem a ANSR tem autoridade para que tal aconteça”.

O responsável fala em “desastres rodoviários”, não em “acidentes”, um cuidado que reflecte uma intenção política. Quando usamos a pala-

vra “acidente”, estamos a considerar que as ocorrências que resultam em centenas de mortos e milhares de feridos graves todos os anos são inesperados e imprevistos. Na verdade, sabemos que o desenho das vias e o comportamento têm um grande peso nesse resultado.

Para reduzir o número de vítimas, defende Mário Alves, seria também importante que o Governo adoptasse as estratégias nacionais para a mobilidade ciclável e pedonal, que foram publicadas, mas cuja aplicação continua a marcar passo e a falhar metas por conta da falta de financiamento.

Havendo verbas orientadas por políticas, poderia haver outro desenho da cidade, da rua. É esse o principal problema, identifica Manuel João Ramos: falta de planeamento. Mas considera que a pedonalização também não é uma solução mágica. Depende do programa, insiste. E, muitas vezes, nas cidades, o programa costuma estar ligado a um processo de “turistificação” que muito critica. E mais que um Código da Estrada, é preciso um Código da Rua, que retire o carro do centro do pensamento.

Sobre “desastres rodoviários”, o fundador da ACAM gostaria de pôr um assunto em realce: a inversão do ónus da culpa, para quem conduza o veículo mais potente, em caso de acidente, seja automaticamente responsabilizado pelo acidente, até prova em contrário. Isso levaria a uma maior protecção dos utilizadores vulneráveis da via, como peões e velocípedes.

“Acima de tudo, defendemos uma discussão sobre o assunto. É preciso ver se funciona dentro do quadro legal e constitucional português, mas é importante repensar a filosofia legal da estrada”, diz.

Proibida em Maio

Manifestação por melhor espaço público regressa às ruas do Porto

Camilo Soldado

É uma manifestação em forma de passeio, um comboio de bicicletas que pretende chamar a atenção para a falta de condições para pedalar em segurança nas cidades. Hoje, a *Kidical Mass*, um movimento global, regressa às ruas do Porto.

Apesar de já ter havido várias edições na cidade, a manifestação de Maio acabaria por ser travada pelas autoridades. Hoje, prevê Sandra Alves, membro da Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta (Mubi), não deverá haver obstáculos ao percurso entre a Praça da República e o Castelo do Queijo.

O desfile composto por adultos e crianças, semelhante ao que se tem registado ao longo da última semana em várias localidades portuguesas, serve para reivindicar medidas como rotas seguras para as escolas, a aplicação do limite de 30 quilómetros por hora dentro das localidades, ciclovias largas, contínuas e com cruzamentos seguros e mais espaço público dedicado a andar a pé e de bicicleta.

“Os mais velhos orgulham-se do tempo em que brincavam na rua. Isso pode voltar a acontecer”, acredita Sandra Alves. Mas, para isso, é preciso que haja um compromisso das autoridades para redistribuir espaço público, diz. Mas essa ainda não é a prática comum. O desfile de hoje passa pela Avenida da Boavista, uma artéria da cidade que recentemente sofreu uma remodelação de fachada a fachada, retirando o espaço para bicicletas. A *Kidical Mass* não defende “a erradicação dos carros”, sublinha Sandra Alves, mas a “criação de espaço para todos, para as gerações mais novas e para quem se quer mover de outra forma”.

Face ao sucedido em Maio, quando a Polícia de Segurança Pública (PSP) travou a *Kidical Mass*, explica Sandra Alves, houve “um cuidado adicional” no processo de preparação e comunicação com as autoridades.

Em Maio, a PSP deu um parecer negativo à *Kidical Mass* do Porto. Na altura, a polícia justificou com a falta de segurança para os participantes, algo que a organização registou com ironia: uma manifestação por ruas seguras para pedalar era impedida por falta de segurança para pedalar.

Para perceber melhor os argumentos, e porque estava em causa o direito à manifestação, o PÚBLICO pediu ao Comando Distrital da PSP do Por-

to o parecer que fundamentava a decisão. O gabinete de imprensa da polícia começou por recusar enviar o documento por se tratar de um “posicionamento técnico” e, perante a insistência, referiu que, sendo um parecer que iria contribuir para a tomada de decisão de outra entidade – a câmara do Porto, no caso –, o mesmo “não poderia ser fornecido”.

Entendimento diferente teve a Comissão de Acesso aos Documentos Administrativos (CADA), à qual o PÚBLICO recorreu. Num parecer de 24 de Julho, a CADA deliberou que deveria “ser cumprido o direito de acesso”. Passado o prazo legal, a PSP do Porto continuou sem fornecer os documentos requeridos, um pedido que incluía pareceres de edições anteriores da *Kidical Mass* na cidade. Só o fez já em Setembro, e após o PÚBLICO ter avançado com uma intimação para o efeito junto do Tribunal Central Administrativo do Sul.

Nos documentos enviados pela PSP, há dois pareceres sobre a *Kidical Mass* do Porto. Um de Setembro de 2022 e o de Maio de 2024, que resul-



A *Kidical Mass* não defende “a erradicação dos carros” mas a “criação de espaços para todos”

tou no impedimento da manifestação. Ambos são negativos, apesar de as autoridades não terem travado a de 2022. Cada um oferece argumentos diferentes. No de 2022, a PSP referia que “os desfiles previstos na lei” ao abrigo do direito à manifestação devem ser “exclusivamente apeados” e que a manifestação deveria seguir apenas um trajecto.

Já em Maio de 2024, a PSP não fazia menção à necessidade de não usar bicicletas, mas assinalava que a sua utilização “conflitua com a liberdade de circulação dos demais cidadãos, podendo originar constrangimentos à circulação na zona envolvente e no acesso às unidades hospitalares próximas ao trajecto do desfile, bem como colocar em perigo a segurança dos participantes”. Sugeria, em alternativa, “a concentração, sem desfile”.

Hoje, o desfile deve voltar às ruas do Porto. O percurso será o mesmo de Maio de 2024 e das edições anteriores da *Kidical Mass*.

Mais que um Código da Estrada, é preciso um Código da Rua, que retire o carro do centro do pensamento, defende Manuel João Ramos, fundador da ACAM

Destaque Sinistralidade rodoviária



Pedro Franco, promotor da petição "Entrecampos Com Mais Segurança Rodoviária e Pedonal"

Lisboa

Viver à beira de uma "auto-estrada" no coração da cidade

Teresa Serafim

Moradores de Entrecampos exigem medidas à Câmara de Lisboa. Em Agosto e Setembro, duas pessoas morreram atropeladas

Cláudia Serrano nunca mais se vai esquecer do susto que apanhou numa passeadeira da Avenida das Forças Armadas, em Lisboa. Tudo aconteceu quando ia à farmácia com o marido e a filha bebé. Esperaram até que o sinal ficasse verde, olharam para ver se vinha algum carro e, como não aparecia nenhum, começaram a atravessar a passeadeira. Quando iam a meio, surgiu um veículo em grande velocidade e só tiveram tempo de afastar o carrinho com a filha. "Só não fomos atropelados por milagre", recorda sobressaltada, embora já tenham passado oito anos.

Hoje, em frente à mesma passeadeira, lamenta o caos do trânsito nesta zona de Entrecampos, onde mora há quase 14 anos. Preocupa-a a veloci-

dade dos carros e a falta de respeito que muitos têm pelos peões. Agora, a enfermeira de 49 anos tem o coração nas mãos por outra razão: "A minha filha mais velha tem 15 anos e vai sozinha para a escola. Estou sempre a dizer-lhe para ter cuidado na passeadeira."

Assim que soube que havia uma petição sobre o problema, Cláudia Serrano assinou-a. Intitulada "Entrecampos Com Mais Segurança Rodoviária e Pedonal", teve como promotor Pedro Franco e já tem mais de 1900 assinaturas. O assistente editorial de 29 anos vive num apartamento no cruzamento da Avenida das Forças Armadas com a Avenida 5 de Outubro e sentia na pele a falta de segurança na zona. Começou por expor o problema em reuniões públicas da Câmara de Lisboa e, em Novembro de 2023, criou a petição que alerta para o problema na Avenida das Forças Armadas, no Campo Grande, na Avenida Estados Unidos da América, na Avenida 5 de Outubro e na Avenida da República.

Agora voltou a insistir no tema: afinal, em Agosto e Setembro, duas pessoas morreram atropeladas – um

homem de 40 anos na Avenida das Forças Armadas; e um jovem de 21 anos, na Avenida dos EUA. Testemunhas dizem que o acidente com o jovem ocorreu na passeadeira.

Insegurança e poluição

São quase 18h e o trânsito acumula-se na Avenida das Forças Armadas. Na zona em frente ao Instituto Universitário de Lisboa (Iscte), multiplicam-se os estudantes, ora a descer a avenida, ora nos cafés. E os sons dos carros em movimento e das buzinas acumulam-se. É nesse ambiente que Pedro Franco se junta a moradores com a mesma preocupação pela segurança em Entrecampos: Luísa, a sua irmã; e Catarina Domingues. "Da minha casa, vejo a quantidade de miúdos que saem do Iscte e fico admirada por não acontecerem mais atropelamentos", desabafa Catarina Domingues, que já testemunhou dois.

"As nossas maiores preocupações são a segurança, o ruído e a qualidade do ar", resume Pedro Franco. Para ilustrar o problema da poluição, Luísa Franco indica que tem cortinas brancas que estão cinzentas.

"Não podemos dormir de janela aberta", conta a arquitecta paisagista de 36 anos. Em frente ao Iscte, Catarina Domingues chama a atenção para um outro problema: o espaço reduzido dos passeios relativamente ao da estrada. Numa zona que está em obras, uma paragem de autocarro ficou a distância de dois passos da estrada. Há quem passe pelo alcatrão porque o passeio é curto.

Descendo a avenida, no cruzamento com a Avenida 5 de Outubro, fica o local onde ocorreu um atropelamento em Agosto. Aí, Pedro Franco enumera vários problemas: um deles é o facto de o sinal verde ficar pouco tempo para os peões. Quando vê muitos carros a alta velocidade, a certas horas, Catarina Domingues sente que está perante uma auto-estrada: "Temos uma auto-estrada no centro de Lisboa", considera a jurista de 43 anos.

Na Avenida dos Estados Unidos, o problema prolonga-se. Em frente ao Pingo Doce, numa passeadeira, um carro passa um sinal vermelho, que está verde para os peões. Desde que começámos o percurso, há cerca de 20 minutos, isso ocorreu, pelo

menos, três vezes. Segue-se em frente e, com o edifício da Redes Energéticas Nacionais (REN) à vista, vê-se a passeadeira onde ocorreu o atropelamento mortal mais recente. Esta não é uma situação nova. Em 1999, num artigo do PÚBLICO, falava-se numa "passeadeira mortífera" na avenida: um carro que passava em velocidade excessiva atingiu uma mulher com uma filha ao colo. A criança morreu. Na altura, cidadãos fizeram um abaixo-assinado.

Sem respostas da CML

Para Pedro Franco, foi irónico ler a notícia e saber que há um passado para as suas preocupações. Entre as medidas que sugere, estão o controlo de velocidade com lombas e radares ou o alargamento da zona pedonal. "Têm de ser medidas dissuasoras", nota.

Entre 2004 e 2023 (com dados provisórios), houve 395 vítimas de atropelamentos na Avenida das Forças Armadas, de acordo com a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. Houve mortes em 2009 (uma), 2011 (duas) e 2014 (duas). Já na Avenida dos Estados Unidos, houve 279 vítimas. Foram registadas mortes em 2005, 2009 e 2022. Já num relatório de atropelamentos, feito pela Câmara de Lisboa e citado pelo jornal *online Mensagem de Lisboa*, entre 2010 e 2013, as freguesias com mais atropelamentos eram Alvalade, com 237, e Avenidas Novas, com 234. Duas das freguesias onde se encontra o problema mencionado pelos moradores.

Pedro Franco refere que não tem tido grandes respostas. Apenas um assessor de Filipe Anacoreta Correia (CDS-PP), vice-presidente da autarquia, lhe mencionou uma lista de medidas que estariam a ser preparadas, como passeios antiderrapantes ou melhorias na sinalização horizontal. A única que, para si, funcionaria era a criação de uma nova passagem de peões semaforizada perto do Iscte. Mas nada avançou.

Questionada pelo PÚBLICO, a Junta de Freguesia das Avenidas Novas responde que este é um assunto que considera da "maior importância" e indica que têm sido postas lombas e passeadeiras, mas noutros locais da freguesia, como o Bairro de Santos. Já a Junta de Freguesia de Alvalade nota que a segurança rodoviária "tem sido uma preocupação", mas que só é responsável pela manutenção da sinalização ou elementos existentes em vias não estruturantes. A freguesia exemplifica que aplicou piso antiderrapante junto a passeadeiras em certas zonas. Quanto à Avenida dos Estados Unidos, indica que a proposta da instalação de radares tem sido um tema falado com a autarquia.

O PÚBLICO questionou a Câmara Municipal de Lisboa sobre o problema e se estão a ser pensadas medidas, mas não obteve resposta até ao fecho da edição.

ID: 113239834

22-09-2024

Sinistralidade
**Estratégia para
reduzir mortes
na estrada não
saiu do papel**

Destaque, 2 a 4
