

Comunicação efectuada na sessão “Repensar o espaço público — transportes e mobilidades”

por Luís Lavoura, em representação da
Associação dos Cidadãos Auto-Mobilizados (ACA-M)

Almada, 29 de Novembro de 2003

Agradeço, em nome da ACA-M, o convite do Bloco de Esquerda para que a ACA-M se fizesse representar nesta sessão. É com especial gosto que aqui estou presente, uma vez que sou eu próprio aderente do Bloco.

A ACA-M é uma associação relativamente jovem (cinco anos de idade) e pequena (aproximadamente 100 associados), mas cuja oportunidade e originalidade lhe granjearam já um bom reconhecimento na sociedade portuguesa.

O objectivo primário da ACA-M é a promoção da segurança rodoviária. No entanto, desde muito cedo a ACA-M adoptou como linha forte da sua actuação a promoção da pedonalidade e dos direitos dos peões, temas que, com excepção da ACA-M (e, muito ocasionalmente, de uma ou outra associação ambientalista ou de deficientes), têm sido totalmente descurados no discurso político português¹. É desses temas que vou hoje aqui falar.

Neste ponto, convém referir que a ACA-M, em conjunto com a Associação para a Promoção da Segurança Infantil (APSI), levou a cabo a elaboração e divulgação de uma *Carta dos Direitos do Peão*, um documento inédito a nível internacional. Nenhuma autoridade estatal portuguesa (Presidente da República, Primeiro-Ministro, Assembleia da República, Câmaras Municipais, etc) reconheceu até agora esta carta, ou aceitou atribuir-lhe qualquer relevância.

Os peões contituem um grupo especialmente frágil de utentes do espaço público rodoviário — isto é, de praticamente todo o espaço público no Por-

¹As causas para esta desatenção poderiam talvez constituir tema para uma tese de mestrado em sociologia.

tugal actual. Uma percentagem desproporcionadamente alta das vítimas de desastres rodoviários — percentagem muito mais alta do que noutros países europeus — são peões. Isto sugere que **existe em Portugal um grave problema de desequilíbrio nas relações humanas e sociais**, um problema de desrespeito e agressividade em relação aos utilizadores mais frágeis do espaço público.

Duas premissas que é sempre necessário recordar quando se fala de peões são que

1. Um indivíduo não necessita de passar um teste ou exame para aceder à condição de peão.
2. A condição de ser deficiente (cego, surdo, deficiente motor, deficiente mental, etc), criança ou idoso, ou de estar sob o efeito de substâncias intoxicantes, não constitui um impedimento legal nem ético ao direito de ser peão.

Estas premissas indicam que

- Aos peões não podem, nem eticamente nem legalmente, ser exigidos os requisitos de atenção, destreza, rapidez, reflexos, responsabilidade, etc que se pode e deve exigir aos condutores.
- A condição de peão é *universal*. Todos nós somos peões em pelo menos alguns momentos das nossas vidas. Todo o trajecto rodoviário começa e termina com um trajecto a pé.

O espaço público necessita, primeiro que tudo, de ter público. A falta de segurança de muitos dos espaços públicos portugueses actuais decorre, precisamente, da falta de peões neles. Tráfego automóvel num determinado local leva a uma sensação de *insegurança* e desconforto (também sonoro) nesse local; pelo contrário, a presença de peões induz *segurança*. Também o turismo beneficia, crucialmente, com espaços pedonais amplos, confortáveis e seguros.

Para que o espaço urbano tenha peões ele deve ser estruturado promovendo a **diversidade de usos** e de população, uma multifuncionalidade que garanta a acessibilidade *pedonal* de todos a todos os locais públicos —

espaços comerciais, serviços públicos, escolas, centros de saúde, etc.² O *bairro*, dentro do qual as distâncias podem ser percorridas *a pé*, deve ser promovido como entidade fundamental dentro do qual decorre praticamente toda a actividade quotidiana — incluindo compras, momentos de lazer, etc — da maioria das pessoas. Espaços excessivamente monofuncionais serão desencorajados.

Os trajectos pedonais necessitam de ser planeados de forma independente dos trajectos rodoviários, não sendo os peões necessariamente obrigados a utilizar as bermas de estradas planeadas para automóveis. Deve-se ter em conta os princípios fundamentais de que

1. Os trajectos de peões e automobilistas devem tocar-se e cruzar-se o menos vezes possível.
2. Os peões devem ser, sempre que possível, autorizados a percorrer a distância mínima entre dois pontos.

Deve-se pois procurar soluções como sejam ruas pedonais e (em meio rural) caminhos pedonais afastados das estradas; e devem ser rejeitadas soluções como sejam **passagens aéreas de atravessamento das ruas** (as quais são fortemente desencorajadoras para peões, e geralmente são por eles rejeitadas, muitas vezes com risco das suas próprias vidas), passadeiras afastadas do local de atravessamento mais directo, etc.

Para a segurança e conforto dos peões, um objectivo que a ACA-M considera primordial, algumas condições são cruciais:

1. É necessária uma redução das velocidades média e máxima praticadas nas localidades.
2. É necessário **haver passeios** (pelo percurso mais curto) para todos os trajectos que pessoas possam, expectavelmente, querer fazer a pé. *Não é aceitável* que os peões sejam obrigados a circular pela berma de estradas e ruas em meio urbano.

²Neste ponto, convem lembrar que a partir do próximo mês praticamente todo o país estará em violação da lei das acessibilidades para pessoas de mobilidade reduzida (lei 9123/97), a qual concedeu, em 1997, um prazo de sete anos para a adaptação de todas as estruturas existentes às regras nela estabelecidas.

3. É necessário promover um **respeito absoluto** dos condutores **pela prioridade dos peões** nos locais onde ela existe — nomeadamente em passadeiras não semaforizadas (“zebras”) e em locais de atravessamento a seguir a mudanças de direcção.
4. É necessária a **eliminação total do estacionamento em locais destinados aos peões** — passeios e passadeiras.³

Estamos aqui em presença não apenas de uma actuação (in)existente das autoridades estatais mas também de realidades socialmente (in)aceitáveis, ou seja, o que está em causa não é apenas a determinação das autoridades mas também, e principalmente, a tolerância de cada um de nós para com procedimentos que sabemos serem incorrectos, e prejudiciais para os nossos concidadãos.

As passadeiras de peões são cruelmente negligenciadas pelas autoridades municipais tal como, de resto, todo o espaço para peões em geral⁴. A ACA-M aconselha

- que as passadeiras estejam assinaladas **de forma padronizada a nível nacional**, nomeadamente distinguindo claramente as (1) passadeiras semaforizadas dos (2) locais de atravessamento nos quais os peões têm prioridade (“zebras”);
- que os sistemas semafóricos sejam regulados em função também do tráfego pedonal, e não apenas do tráfego motorizado, garantindo que os peões têm tempo suficiente para atravessar qualquer rua ou avenida de uma só vez, e garantindo que o sinal apenas está vermelho para os peões naquele período em que é efectivamente desaconselhável que eles atravessem;
- que os semáforos controlados por botão em passagens de peões funcionem efectivamente (ou então sejam retirados) e garantam um tempo

³A utilização desses locais para estacionamento configura, da parte dos condutores, uma atitude de “quero, posso e faço” eticamente comparável à atitude dos Estados Unidos de George W. Bush em relação ao Iraque.

⁴Note-se por exemplo a dedicação e empenho que merece a erradicação de buracos nas ruas, quando comparados com a negligência para com situações gritantes de passeios destruídos, obstruídos, desprotegidos, etc.

de espera razoavelmente curto desde que se carrega no botão até que o sinal passa a verde.

Merece uma nota final o caso particular das zonas históricas e de ruas estreitas, nas quais frequentemente é difícil instalar passeios minimamente largos, sendo no entanto também melindroso proibir nelas totalmente o tráfego motorizado. Para essas zonas será de considerar a institucionalização, também legal, de **zonas mistas**, a exemplo do que já é feito na Alemanha. Trata-se de zonas nas quais o trânsito motorizado é permitido, mas apenas a velocidades muito baixas (20 km/h)⁵, e nas quais a responsabilidade por qualquer desastre rodoviário que eventualmente ocorra é atribuída automaticamente, em termos legais, ao condutor. Estas duas características asseguram que tais zonas ou ruas apenas serão percorridas por automobilistas que efectivamente necessitem de o fazer, e que o percurso será efectuado com a lentidão e cautela necessárias. Legislação sobre tais zonas seria uma sugestão que me atrevera a deixar ao Bloco de Esquerda, enquanto partido parlamentar que é.

⁵É conveniente forçar essas baixas velocidades através da instalação, a intervalos regulares ao longo da rua, de lombas.