

Jorge Manuel Graça & Manuel João Ramos, “A Insegurança rodoviária e a gestão da Impunidade”

In: Emanuel Maranha das Neves, Fátima Gonçalves Pinto, Luís Trindade Quaresma (coords.) Actas do I Congresso Rodoviário Português ESTRADA 2000 - A Qualidade Rodoviária na Viragem do Século. Organizado pelo Centro Rodoviário Português. Lisboa – LNEC, 28-30 de Novembro de 2000. Vol. 3, Lisboa, Congresso Rodoviário Português, 2001.

RESUMO

Face a um cenário persistente de “guerra civil” nas estradas portuguesas - para cuja ilustração são apresentados alguns números que precisam mais claramente o conhecimento intuitivo comum -, questiona-se a ineficácia dos esforços institucionais na educação e segurança rodoviárias. Aguardando a realização de estudos aprofundados sobre a questão, avança-se a ideia de que entre as principais causas da alta taxa de sinistralidade rodoviária em Portugal estará um sentimento colectivo e generalizado de impunidade.

Muito se tem opinado, nos últimos anos, sobre as altas taxas de sinistralidade rodoviária em Portugal. Comenta-se também frequentemente o facto de parecer paradoxal que os sinistros mortais atinjam valores tão elevados face ao aperfeiçoamento da rede viária e ao incremento da segurança dos veículos automóveis. A título de exemplo, notemos que só nos meses de Janeiro a Outubro de 2000 foram registados pelo Observatório de Segurança Rodoviária da D.G.V. 38.800 desastres e atropelamentos, de que resultaram 1.380 mortos e 49.853 feridos, dos quais 5.741 feridos graves ou muito graves. A média diária foi, assim, de quase 5 mortos

(4.6) e 19 feridos graves¹. Tais valores são superiores aos das guerras mais mediáticas que estão a acontecer hoje no mundo.

Supondo, para efeitos de argumentação, que cada uma destas vítimas tem um custo sócio-económico de cerca 200 mil contos², estaremos a reportar-nos a gastos superiores a um milhão de contos desbaratados diariamente por efeito da altíssima taxa de sinistralidade rodoviária. Para além destas verbas, que são afinal despesas colectivas da sociedade portuguesa, há ainda que contabilizar as tragédias individuais e familiares que afectam uma percentagem importante da população. Estes elevadíssimos custos sociais, psicológicos e económicos desta situação têm um impacto ainda não claramente medido - e muito menos compreendido - sobre o tecido nacional.

Se pensarmos que a verba destinada anualmente a investimentos em infra-estruturas de segurança rodoviária (nomeadamente os efectuados ao abrigo de protocolos assinados entre as autarquias e a D.G.V.) corresponde apenas a um milhão de contos, podemos começar a entrever uma das principais causas da acima referida altíssima sinistralidade nas estradas e ruas portuguesas³. O muito fraco investimento da administração pública portuguesa em segurança e educação rodoviária concorre assim para perpetuar uma cultura da violência e agressão rodoviária onde cresce sem controlo o número dos agressores e das vítimas.

Para citar apenas alguns números, lembramos que:

- 25% dos condutores portugueses conduz, consciente ou inconscientemente, mal - esta percentagem de maus condutores é duas vezes superior à média nos outros países da comunidade europeia;
- 60% dos condutores portugueses circulam habitualmente acima dos limites máximos de velocidade estipulada (em estrada e em circuito urbano)⁴;
- 22.3 % dos acidentes graves e muito graves são protagonizados por condutores dos 18 aos 24 anos⁵ – a maioria destes jovens (maioritariamente de sexo masculino) obtiveram a carta há menos de dois anos;
- 3.000 jovens (até aos 24 anos)⁶ são anualmente gravemente feridos, mutilados, incapacitados ou mortos por colisão ou por atropelamento, levando a que a

sinistralidade rodoviária seja actualmente a principal causa de morte nessa faixa etária.

Na verdade, o que se passa diariamente nas estradas portuguesas é qualificável como um estado de “guerra civil”, no sentido em que estamos perante situações banalizadas de intensa agressividade e competição dionisíaca. Verifica-se um desrespeito colectivo pelas mais básicas regras éticas e jurídicas, revelador de uma dramática ausência de códigos de convivência social rodoviária. Tudo isto agravado por uma generalizada e auto-destrutiva falta de prudência e bom senso na condução⁷.

A situação que diagnosticamos nas estradas portuguesas surge por efeito de uma mudança de estruturas políticas e económicas demasiado rápida e descontrolada (pautada pela passagem de um Estado com características policiais e repressivas a um regime de liberdade de liberdades difusas onde é muito escassa a consciencialização cívica) num processo de transformação que caracterizou a mudança de um país rural e fechado sobre si próprio para uma economia aberta à Europa e para uma sociedade (sub)urbana dominada por uma lógica consumista⁸.

Hoje, a condução desregrada é uma prática normal de um número excessivo de condutores. Estes, gerem a sua vivência em meio rodoviário com visível alheamento pelas normas legais, pela segurança própria ou dos concidadãos - o que justifica que, actualmente, no chamado triângulo da componente rodoviária veículo-estrada-condutor, seja este último, o condutor, o maior responsável pela alta taxa de sinistralidade em Portugal⁹.

O fenómeno da agressividade e do desregramento das práticas de condução é particularmente notório, e lamentável, nos grandes centros urbanos, onde as taxas de sinistralidade são mais de duas vezes superiores à média europeia. Tal situação deve-se, em particular, a uma inadequada gestão rodoviária por parte da administração local e central (com políticas e planeamentos frequentemente desarticulados)¹⁰.

Podemos assinalar, por exemplo, o facto de a P.S.P. não dispor sequer de um número suficiente de agentes de trânsito que permita controlar com alguma credibilidade o número de automóveis habitualmente em circulação. Os agentes disponibilizados revelam-se incapaz de impor comportamentos de condução regrada e segura, que anulem o excesso de velocidade

em circuito urbano. Excesso este, aliás, actualmente tolerado por todos os intervenientes, de tal modo que é tida como absurda, para a generalidade dos cidadãos, qualquer proposta tendente a fazer respeitar o limite de velocidade estipulado legalmente – 50 km/hora.

Não merece a pena fazer aqui uma listagem das anomalias e atentados à boa e segura circulação rodoviária. Não parece também necessário lembrar que as instituições públicas e privadas ligadas à segurança e educação rodoviária, reconhecendo o alto nível de sinistralidade em Portugal, procuram, na medida do possível, desencadear voluntariosamente acções de esclarecimento e de sensibilização, em tentativas desesperadas e infelizmente vãs de atenuar e reduzir o número moralmente inaceitável de vítimas de desastres e atropelamentos nas estradas¹¹.

Mas devemos perguntar-nos por que motivo, apesar de o governo e as instituições ligadas à circulação rodoviária promoverem anualmente acções de segurança e educação rodoviárias, não há uma redução significativa do número de sinistros e de situações de perigosidade rodoviária¹².

É frequentemente sugerido haver uma correlação entre o baixo índice cultural da população portuguesa, geralmente caracterizada por uma elevada taxa de iliteracia sem qualquer correlato noutros países europeus (50% de iletrados funcionais versus 3.5% na Suécia¹³), e a situação verificada em meio rodoviário. Mas não há ainda qualquer estudo fiável que nos permita fazer tais extrapolações, que – não nos podemos esquecer – apontam para leituras demasiado simplistas, dado que não têm em conta que muitos dos comportamentos de agressão rodoviária são de natureza imitativa e têm origem nas práticas de grupos de estatuto económico e social elevado. Em todo o caso, e aguardando que comecem a surgir estudos sobre estas matérias, parece consensual a afirmação de que a prática social da condução rodoviária em Portugal é marcada por uma colectiva e generalizada interiorização da impunidade¹⁴.

Factor explicativo essencial da situação de excepção que se vive nas estradas portuguesas e que causa um número eticamente inaceitável de mortos e mutilados, esta generalização de sentimentos de impunidade é, afinal, a gestão social perversa de um conhecimento colectivamente partilhado que informa os condutores portugueses - sabe-se que a prática de manobras perigosas, de excesso de velocidade, e de toda uma variedade de comportamentos

agressivos ou auto-destrutivos (isto é, que atentem contra a integridade física alheia ou própria), não é senão excepcionalmente fiscalizada ou punida¹⁵. Mais ainda, é também património colectivo o conhecimento (mesmo que eventualmente questionável no concreto) de que a condenação jurídica da prática de infracções e crimes relacionados com o meio rodoviário é menosprezável. Tais práticas escapam assim a uma efectiva sanção social.

Há então que buscar explicações para a generalização deste sentimento de impunidade, e encontrar os meios de o combater, se pretendemos realmente reduzir para níveis toleráveis a elevadíssima taxa de sinistralidade rodoviária, e se desejamos introduzir novas práticas sociais nas estradas e ruas portuguesas, marcadas pelo respeito, pelo civismo e por uma condução defensiva¹⁶.

Devemos, com frontalidade, não apenas interrogar o tecido da nação mas também os poderes políticos. Devemos procurar esclarecer por que razão a maioria dos condutores portugueses considera social e eticamente aceitável infringir o sistema de leis e códigos que regula a circulação rodoviária, com macabra regularidade. Devemos procurar entender quais são os discursos tendentes a auto-justificar práticas consciencializadas pelos seus autores como infractoras e criminosas.

Mas, enquanto aguardamos um diagnóstico detalhado sobre a “cultura da impunidade e da violência rodoviária” que permita estabelecer terapias verdadeiramente eficazes, não podemos deixar de pugnar para que sejam assumidas medidas paliativas urgentes e imediatas. Para não citarmos senão uma, lembramos a urgência de colocar nas estradas portuguesas um número de patrulhas policiais de estrada 4 a 5 vezes superior ao actual, dotadas de equipamento moderno, altamente motivadas (não apenas em termos económicos e de reconhecimento social, mas com consciência de que a fiscalização rigorosa não é contrariada por uma excessiva tolerância dos tribunais). Deverão estar maciçamente presentes nas estradas, sistematicamente visíveis, de modo a poderem assumir-se como um meio dissuasor real dos comportamentos rodoviários irregulares e prevaricadores¹⁷.

A paz rodoviária - o fim da “guerra civil nas estradas portuguesas” - só poderá ser conseguida quando for estabelecida uma gestão eficaz da circulação rodoviária, isto é, quando se conseguir que os sentimentos colectivos de impunidade dêem lugar a sentimentos de auto-responsabilização cívica¹⁸. Mas devemos estar conscientes de que a tarefa com que

colectivamente nos confrontamos (se bem que muitas vezes pareça não a quereremos ver) é de reinvenção colectiva. Importa generalizar a consciência de que as estradas e ruas não podem continuar a ser espaços onde frustrações e pulsões individuais se manifestem, mas sim autênticos meios de interacção social, onde os vários intervenientes se relacionem de acordo com as regras de convivência, solidariedade e respeito mútuo. Conseguir uma tal mudança do cenário que conhecemos actualmente, e expurgar a iniquidade que representa a generalização dos comportamentos rodoviários impunes pode ser qualificada como uma verdadeira revolução dos hábitos culturais nas estradas. Mas sem que haja um empenhamento político efectivo, no sentido de reconhecer nesta questão um desígnio nacional com prioridade nas agendas programáticas político-partidárias¹⁹, estaremos longe de uma real pacificação do trânsito em Portugal.

BIBLIOGRAFIA

AAVV - *PISER 2000 - Plano Integrado de Segurança Rodoviária*. Lisboa, Direcção-Geral de Viação, 1999.

AAVV- “Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões: prioridades na segurança rodoviária na EU - Relatório de progresso e classificação de acções”. *Relatório 2697/99 da Comissão Europeia* (versão portuguesa), Bruxelles, Commission Européene, 1999.

AAVV – “Literacia na era da informação”, *Relatório Anual O.C.D.E.*, Organização para a Cooperação Económica e Desenvolvimento, 2000.

AAVV – “Velocidades praticadas pelos condutores nas estradas portuguesas”. *Relatório 131/00 NTSR. (Relatório de Trabalho do Núcleo de Tráfego e Segurança Rodoviária do Dept. de Vias de Comunicação do L.N.E.C. para a D.G.V.)*, Lisboa, Laboratório Nacional de Engenharia Civil, Maio 2000.

s.a. - "Um Milhão de Contos para a Segurança Rodoviária". *Estrada Viva - Revista da Direcção Geral de Viação e Prevenção Rodoviária Portuguesa*, nº18, Agosto/Setembro 2000.

Barreto, António – *Os Silêncios do Regime*. Lisboa, Estampa, 1992.

- Branco, Carlos - *Desafios à Segurança e Defesa, e os Corpos Militares de Polícia*. Lisboa, Sílabo, 2000.
- Callens, Stephane - “Les âges de la sécurité routière”. In: Landrieu, Josée e Depardon, Raymond (orgs.) - *à Tombeau ouvert*. Paris, Autrement, 2000, pp. 30-44 [publicado originalmente em *Les Cahiers de la sécurité intérieure*. n° 25, Paris, La Documentation Française, 1996].
- Farderow, Norman L. - *The Many Faces of Suicide: Indirect Self-destructive Behaviour*. New York, McGraw-Hill, 1980.
- Gusfield, Joseph - *The Culture of Public Problems. Drinking-Driving and the Symbolic Order*. Chicago, University of Chicago Press, 1981.
- Kellens, George e Pérez-Díaz, Claudine – *Le contrôle de la circulation routière dans les pays de la CEE*, Paris, l'Harmattan, 1997.
- Marcelino, Valentina & Johansson, Roger - “Entrevista a Roger Johansson”. In: *Semanário Expresso*, 1º Caderno, 9 Dez. 2000, p.16.
- Ramos, M. J. - *Sinais de Trânsito*. Assírio & Alvim, Lisboa, 2000.
- Roca, Maria Nazaré (org.) – *Tipologia dos acidentes rodoviários com vítimas, em 1997*. Relatório de Trabalho do Instituto de Dinâmica do Espaço (F.C.S.H.-U.N.L.) para a D.G.V., Fevereiro 2000.
- Rogers, Richard e Gumuchdjian, Philip – *Cities for a Small Planet*. London, Faber & Faber, 1997.

¹ Dados fornecidos pelo Observatório da Segurança Rodoviária da D.G.V.; note-se que o cálculo de vítimas mortais em Portugal, pela D.G.V., respeita aos óbitos ocorridos no prazo de 48 horas após o desastre e não, como na maioria dos países europeus, até 30 dias; isto significa que o cálculo das vítimas mortais de desastres rodoviários é estimado por defeito, em Portugal, dado que parte das vítimas não mortais acaba por morrer em consequência dos ferimentos provocados.

² - Dados comunicados pela Prevenção Rodoviária Portuguesa referentes à evolução dos custos sócio-económicos dos desastres rodoviários entre os anos de 1975, 1987 e 1995: para o último ano, a PRP produziu o cálculo com base no valor da inflação.

³ - Cfr. "Um Milhão de Contos para a Segurança Rodoviária", 2000, pp.18-19; *PISER 2000*, 1999, p.10.

⁴ - cfr. AAVV. *Velocidades praticadas pelos condutores nas estradas portuguesas* (LNEC), 2000.

⁵ - Dados fornecidos pelo Observatório da Segurança Rodoviária da D.G.V.: trata-se da média respeitante aos anos de 1998 (24.1%), 1999 (20.4%) e 2000 (22.3% nos meses de Janeiro a Outubro).

⁶ - Dados respeitantes a 1999, do Observatório da Segurança Rodoviária da D.G.V.; no ano de 2000 (meses de Janeiro a Outubro), os valores são de 2.442 mortos e feridos graves, o que indicia um ligeiro decréscimo, em relação ao ano anterior.

⁷ - Ramos, 2000, pp.31 seq.

⁸ - Sobre abertura à Europa, cfr. Barreto, 1992, pp.42 seq.; também o modelo de expansão caótica que afectou a maioria das zonas urbanas em Portugal, nos últimos 30 anos, é um importante factor explicativo para a ausência de estímulos a um civismo empenhado e aprofundado; sobre civismo e cultura urbana, cfr. Rogers e Gumuchdjian, 1997, cap. 1.

⁹ Para uma leitura teórica dos aspectos culturais da infracção rodoviária, cfr. Gusfield, Joseph, 1981.

¹⁰ - cfr. AAVV. *Relatório 2697/99 da Comissão Europeia*, 1999.

¹¹ - Cfr. *PISER*, 2000.

¹² Kellens, George e Pérez-Díaz, Claudine, 1997.

¹³ - Cfr. AAVV. *Relatório Anual da OCDE*, 2000.

¹⁴ - Para uma primeira proposta de tipologia do condutor infractor em Portugal, cfr. Roca, 2000.

¹⁵ - Cfr. Farderow, 1980.

¹⁶ - Sobre a evolução da problemática da segurança rodoviária, cfr.: Callens, 2000, pp. 30 seq..

¹⁷ Uma articulação e revisão das competências das entidades de policiamento e fiscalização é uma outra exigência da situação: é hoje fortemente questionável, no tratamento do sistema social do trânsito rodoviário, a distinção tradicional entre mundo rural vs. mundo urbano, que tem modelado tradicionalmente a oposição conceptual Estrada / Rua, e que subjaz à divisão funcional entre a GNR-BT e da PSP-DT; cfr. Branco, 2000, pp. 28 e 138 seq.

¹⁸ - Ramos, 2000, pp.26-30.

¹⁹ - Para uma breve descrição do tratamento actual desta questão na Suécia, a propósito da implementação do plano “Visão Zero” [horizonte de zero mortes rodoviárias na Suécia], cfr. Marcelino e Johansson, 2000, p.16.