

“A SEGURANÇA NAS ESTRADAS TEM A VER COM SAÚDE, ECONOMIA, JUSTIÇA, CIDADANIA, COMUNICAÇÃO...”

A 21 de Novembro de 2004, um conjunto de pessoas em nome individual e coletivo mobilizou-se em Évora para homenagear todas as pessoas que tinham sido vítimas das estradas portuguesas, unindo-se ao resto do mundo na celebração do Dia Mundial em Memória das Vítimas da Estrada. Évora serviria de exemplo ao país e centenas de pessoas uniram-se ao longo do dia para mostrar que a realidade é ainda bastante negra e que temos ainda um longo caminho a percorrer para acabar com esta epidemia que, diariamente, ceifa vidas nas estradas e ruas de Portugal. Apesar de, na altura, serem apenas um conjunto informal, sob a égide da Estrada Viva – Liga Contra o Trauma, conseguiram reunir apoios das áreas mais diversas da sociedade e levaram a cabo um conjunto de iniciativas dignas da memória das vidas que se perderam ou das vidas que deixaram de ser vividas. Os resultados desse dia estão ainda hoje bem presentes na memória coletiva e simbolizados no Memorial “Uma Pessoa, Uma Vara”, que ainda hoje se encontra à entrada da cidade. Apesar de inicialmente não haver qualquer pretensão de se constituírem como uma associação formal, a receptividade alcançada do exterior não deixou este conjunto de cidadãos indiferentes. É assim que, a 11 de abril de 2005, é constituída a Associação para Promoção de uma Cultura de Segurança Rodoviária, denominada como GARE.

A Gare tem como missão intervir cívica e socialmente na comunidade no âmbito de uma cultura de segurança rodoviária, assente nos objetivos de favorecer a mudança social e individual de comportamentos e atitudes com vista à diminuição de riscos inerentes ao ambiente rodoviário, promover a Saúde e uma Mobilidade Sustentável e promover uma Cidadania Ativa e Global e o respeito pelos Direitos Humanos.

Em entrevista, António Adérito Araújo abre-nos as portas da instituição...



O que o motivou a criar esta instituição com intervenção nas questões ligadas à segurança rodoviária?

António Adérito Araújo (AAA) – Isto acontece a partir de um problema familiar... Em agosto de 2004, houve um acidente muito grave na região de Montargil, que vitimou cinco jovens, entre os quais o meu filho, o que originou a criação de um movimento de cidadãos bastante forte em Évora. A proporção que tomou na altura levou a que, em 2005, chegássemos à conclusão que seria mais pragmático criarmos uma organização.

E com que objetivos criaram essa organização?

AAA – O objetivo consistia em pugnar para que houvesse uma discussão alargada destas temáticas e que forçássemos igualmente as instâncias superiores a discuti-las e a criarem condições para que esta mortandade na estrada deixasse de existir. Nessa altura, tomámos conhecimento da existência de uma série de outras organizações que tinham começado a operar nesta área e começámos a discutir soluções em conjunto para enfrentar o problema, o que passava por um melhoramento da lei, das estradas, da educação das pessoas e de uma série de vetores que era preciso assegurar.

Em que medida terão os municípios uma palavra a dizer quanto a esta problemática?

AAA – É evidente que têm... e se alguns a usam, outros ainda não o fazem. Constatamos que existem alguns municípios que têm desenvolvido alguns melhoramentos e que têm evoluído na forma como tem de ser pensada a mobilidade – e recorro o caso de Lisboa, que tem feito algo nesse sentido – mas há outros que quase nada têm feito. A título de exemplo, algo que se pensou inicialmente ser tão importante, a elaboração de pla-





nos de segurança rodoviária municipais, nem sequer avançou. A lei saiu, mas, dos 308 municípios do país apenas 10 ou 12 os terão.

A missão que a GARE incorpora tem a ver com cidadania e com a segurança da população em geral, mas urge questionar: têm algum tipo de apoio para a persecução desses designios?

AAA – Esse é um problema terrível! A determinada altura, sentimos a necessidade de intervir em diversos contextos, como as escolas, onde encontramos o nosso principal foco, as crianças e jovens, começámos a desenvolver projetos de cidadania e, após uma grande discussão nacional, começaram a surgir alguns projetos e candidaturas. Começámos a concorrer a muitos e a ter algum sucesso, com candidaturas aprovadas e fomos fazendo algumas coisas positivas, mas, de há uns tempos para cá, acabou tudo. Hoje, uma associação como a nossa, que tem poucos sócios, sendo que alguns nem as quotas pagam, depara-se com um conjunto de despesas fixas e não beneficia de qualquer apoio ou subsídio, o que obriga a muita “arte” para que se consigam obter fontes de rendimento que permitam continuar a desenvolver esta missão. Basicamente, têm sido alguns membros da associação que têm feito financiamentos próprios, e isto não pode continuar assim. Confesso que sou contra os subsídios, mas estou convicto que seria possível criar condições para que possamos fazer o que outros não fazem. E temos feito muito.

Como será possível, sem recursos, juntarem-se ao compromisso zero mortes na estrada?

AAA – Independentemente de questões mais diretas como a melhoria das estradas, da sinalética ou do código da estrada, acreditamos que existem questões fundamentais que passam pela educação e pela cidadania. E estas podem passar por nós, desde as crianças na sua mais tenra idade comecem a ter noções de cidadania. Essa é uma luta que há muito travamos. E hoje, no primeiro ciclo, começa a haver já a obrigatoriedade de se abordarem determinadas áreas da cidadania e sabemos que a segurança rodoviária é uma delas, embora nem toda a gente a aborde. A verdade é que já somos contactados e contribuímos com sugestões. A outro nível, no terceiro ciclo, quando se abordam matérias relacionadas com massas e movimentos, já se fala em distâncias de travagens e outros conceitos, mas ainda é pouco. Isto não passa apenas por termos um bom código da estrada e estradas boas. Isso é obviamente importante como a ação pedagógica das polícias, mas essa formação e sensibilização das crianças e jovens é fundamental.

Sabemos que a GARE desenvolve um projeto em contexto noturno relacionado com a prevenção, orientado para a vertente da condução sob o efeito do álcool... sem recursos, como conseguem implementar um projeto como este?

AAA – Neste momento, esse projeto encontra-se parado por falta de recursos. Durante vários anos, inicialmente com apoios da UE e, mais tarde, à nossa custa, aderíamos uma vez por ano à iniciativa Noite Europeia sem Acidentes, em que realizávamos ações em contextos de diversão noturna em várias cidades. Outra coisa é irmos sistematicamente para a rua, sozinho ou a acompanhar brigadas da GNR ou PSP, em ações pedagógicas. Nas escolas, temos alguns instrumentos que nos permitem mostrar que a condução sob o efeito do álcool ou outras substâncias psicoativas nos retiram um importantíssimo conjunto de faculdades. Obviamente, no último ano, vimo-nos confrontados com uma grande diminuição e até ausência de alunos nas escolas, mas procuraremos continuar a ter apoios para desenvolver esse tipo de iniciativas.

Por que não aprendemos estes conceitos nas escolas de condução?

AAA – É uma questão muito interessante... Também existem diferenças entre escolas de condução e a GARE até tem duas associadas. Enquanto temos escolas que fazem as 25 horas normais de trabalho entre teoria e prática e os instrutores ainda desenvolvem dinâmicas particulares com os educandos, o que obviamente representa determinados custos, outras escolas vendem cartas por 200 euros... pergunto como conseguem essas escolas dar todas as aulas de código e fazer o desejável trabalho na estrada... creio que essa situação devia ser revista. Mas reforço que o trabalho na escola pública e privada é muito importante e constitui uma oportunidade que não deveria ser desperdiçada.

Entretanto, temos nas estradas um limite de velocidade máxima, mas os veículos ultrapassam claramente em capacidade esses limites...

AAA – De facto, não faz sentido nenhum... uma questão é o que os veículos marcam, outra é o que carregamos no pedal. Apesar de o carro ter a indicação de que pode marcar 240 km/h, sabemos perfeitamente que não podemos andar a mais de 120, isto na autoestrada, que até é minimamente segura, ao contrário das estradas nacionais e das municipais, onde, além da regulamentação máxima de 90, carece de muita mais regulamentação quanto à limitação porque existem perigos muito diversos ao longo de todos esses percursos. Quando falamos em cidadania, serve para tudo. Uma pessoa que seja capaz de se defender na estrada, também será capaz de se defender nas questões ambientais, na igualdade e em muitas outras.

Para terminarmos, o que faltará fazer?

AA – Muita coisa! Primeiro, conseguirmos que as nossas crianças e jovens sejam educados para a cidadania e que isso fique marcado. Temos exemplos no país de projetos bem-sucedidos, como o da separação para reciclagem, em que as crianças ensinaram os pais. O mesmo aconteceu relativamente ao uso do cinto de segurança... O investimento que fizermos na educação das crianças e jovens será o que maior retorno representará em toda a população. Depois, entendo que na maior parte das estradas das cidades portuguesas não se deveria circular a mais do que 30 km/h porque, hoje, morre-se muito nos nossos circuitos urbanos; é preciso dar cada vez mais importância a quem anda a pé ou de bicicleta. Há que criar condições no terreno para que as pessoas possam fazer o que aprenderam. Há que perceber que a segurança nas estradas tem a ver com a saúde, a economia, a justiça, com o cidadão, a comunicação social... e todos devem contribuir para o desígnio de baixar a mortalidade nas estradas.

