



**Paula Isabel
Pereira Rosas**

**Educação rodoviária e infrações ao código da
estrada**



**Paula Isabel
Pereira Rosas**

**Educação rodoviária e infrações ao código da
estrada**

Dissertação apresentada à Universidade de Aveiro para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Ciências da Educação na área de especialização de Formação Pessoal e Social, realizada sob a orientação científica do Doutor Carlos Meireles Coelho, professor associado da Universidade de Aveiro

Dedico esta dissertação aos meus filhos, João e Diogo e ao meu marido...simplesmente por tudo.

O júri

Presidente

Doutor Manuel Fernando Ferreira Rodrigues
Professor auxiliar da Universidade de Aveiro

Doutor Ernesto Candeias Martins
Professor adjunto da Escola Superior de Educação do Instituto Politécnico de Castelo Branco
(arguente)

Doutor Carlos Alberto Pereira de Meireles Coelho
Professor associado do Departamento de Educação da Universidade de Aveiro (orientador)

Agradecimentos

A realização desta dissertação representa muito mais que uma meta académica...esta realidade só foi possível com a ajuda de muitas pessoas, por isso não sei se a palavra “agradecimento” é suficiente para expressar tudo o que sinto...

O meu sincero agradecimento...

Ao meu orientador Professor Doutor Carlos Meireles-Coelho, por acreditar que era possível chegar aqui e por aceitar este tema “diferente” do habitual. Pelos ensinamentos e por toda a disponibilidade.

Ao Salviano Soares, sem as tuas opiniões não tinha chegado aqui...e à Manuela Reis pela disponibilidade demonstrada de ajuda, foi sempre muito bom saber que tinha alguém a quem recorrer.

Ao Professor Doutor Pedro Sá Couto (UA), pelas “dicas” do SPSS, que foram cruciais para abrir o meu horizonte estatístico e ao Prof. Rui Lopes pelo ensinamento do SPSS e pela recetividade.

Às parceiras de “luta”, Anabela Silva, Ana Lúcia Martins e Carla Lopes, pela paciência que demonstraram em ouvir as minhas questões, incertezas e preocupações no que diz respeito a este estudo. Foi muito bom receber os vossos incentivos e as prontas ajudas sempre que as solicitava.

Ao Carlos Duarte pelas palavras de entusiasmo e estímulo e pela recetividade de ajuda sempre que a pedia.

Ao Sr. Norberto Rocha, por nunca ter dificultado este meu percurso e apoiar-me sempre para que fosse possível chegar aqui.

Aos meus pais, por tudo o resto, para além desta dissertação.

A todos que de alguma forma se cruzaram neste percurso e que contribuíram com palavras de incentivo e a todos os que colaboraram nas respostas ao questionário.

Por último o meu agradecimento especial, ao meu marido, *responsável* por este desafio, pelo constante incentivo e por fazer-me acreditar que isto era possível. Aos meus filhos, pela compreensão da minha ausência, e pelo “Então mãe (?)...”

Muito obrigado.

Palavras-chave

Sinistralidade rodoviária, educação rodoviária, cidadania rodoviária, infrações / contraordenações rodoviárias

Resumo

A sinistralidade rodoviária tornou-se uma doença social generalizada, com consequências trágicas, humanas e sociais; a nível humano, com mortes, internamentos e tratamentos prolongados e incapacidades permanentes; a nível social, com elevados custos socioeconómicos.

Os condutores portugueses conhecem a gravidade das infrações que praticam e se refletem no aumento da sinistralidade rodoviária? Conhecem as contraordenações rodoviárias descritas no Código da Estrada? Que medidas têm sido aplicadas na Europa e em Portugal para combater a sinistralidade rodoviária?

Pretende-se saber se e em que medida os titulares de carta de condução conhecem as contraordenações do Código da Estrada correspondentes às infrações cometidas.

Recorre-se à síntese bibliográfica, nomeadamente estatística, e procede-se a um estudo de caso.

Analisa-se comparativamente as medidas europeias para diminuir a sinistralidade rodoviária. Seguidamente analisa-se em estudo de caso os conhecimentos dos condutores portugueses em relação às contraordenações do código da estrada correspondentes às infrações cometidas.

A educação rodoviária mostra-se uma necessidade pessoal e social permanente para todos ao longo da vida.

keywords

Road accidents, road safety education, road citizenship, road infractions / offenses

abstract

The road casualties has become a widespread social disease, with tragic consequences, human and social, human level, with deaths, hospitalizations and prolonged treatment and permanent disability, the social level, with high socioeconomic costs.

Portuguese drivers know the seriousness of the offenses and that practice is reflected in the increase of road accidents? They know the road offenses described in the Highway Code? What measures have been implemented in Europe and Portugal to combat road accidents?

The aim is to know whether and to what extent holders of driving licenses of know the Highway Code offenses related to offenses committed.

Drawing on literature synthesis, namely statistical, and proceeds to a case study.

Analyzes comparatively European measures to reduce road casualties. Then we analyze a case study on the knowledge of Portuguese drivers in relation to contraventions of the Highway Code corresponding to offenses committed.

Education Road is a need personal and social permanent all throughout life.

Índice

Introdução	17
1. Sinistralidade rodoviária: uma <i>doença social</i> desde o século XX	21
1.1. Sinistralidade rodoviária no mundo, na UE e em Portugal	22
1.1.1. Caracterização e contextualização da sinistralidade rodoviária no mundo	22
1.1.2. Sinistralidade rodoviária na UE	31
1.1.3. Sinistralidade rodoviária em Portugal.....	33
1.2. A sinistralidade rodoviária como problema social.....	36
1.3. O fator humano em ambiente rodoviário	39
2. Medidas contra a sinistralidade rodoviária na Europa e em Portugal	45
2.1. Programas europeus e estratégias em Portugal desde 1989.....	45
2.2. Campanhas de prevenção/sensibilização rodoviária.....	55
2.3. Legislação rodoviária em Portugal	59
2.4. Contraordenações e seu efeito educativo-dissuasor.....	66
3. Educação e formação (escolar) rodoviária	69
3.1. Educação e cidadania (rodoviária).....	69
3.2. Escola e educação rodoviária	73
3.3. Educação rodoviária na escola: Portugal, França e Espanha	75
4. Condutores portugueses e contraordenações: estudo de caso	81
4.1. O estudo de caso e a caracterização da população.....	81
4.2. Apresentação de resultados e análise reflexiva dos dados obtidos por questionário	82
Conclusões	93
Bibliografia	97
Anexos	105

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1: Principais causas de morte e invalidez a nível mundial	23
Quadro 2: Vítimas mortais do trânsito (cada 100000 habitantes) nas regiões da OMS, 2002	23
Quadro 3: Mortes no trânsito por 100 000 habitantes de 1970 a 2010	24
Quadro 4: Taxas de mortalidade das regiões da OMS por 100 000 habitantes	25
Quadro 5: Principais causas de mortes por grupos etários no mundo, 2004	27
Quadro 6: Vidas salvas de 2011-2020	29
Quadro 7: Evolução da sinistralidade rodoviária na UE	35
Quadro 8: Prémio Pin	47
Quadro 9: Programas SUPREME	49
Quadro 10: Primeira lei de ordenamento do ambiente rodoviário em Portugal	59
Quadro 11: Regulamento sobre a circulação dos automóveis de 1911	60
Quadro 12: Punição das infrações rodoviárias	67
Quadro 13: Distâncias de segurança rodoviária	77
Quadro 14: Questões das contraordenações do questionário	83
Quadro 15: Questões acertadas em cada questão e em relação ao “grau de certeza”	84
Quadro 16: Percentagem do total de toda a pontuação obtida por cada condutor * Idade	86
Quadro 17: Percentagem do total da pontuação obtida por cada condutor * Anos de carta	87
Quadro 18: Percentagem do total de toda a pontuação obtida por cada condutor	89

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Tipo de usuário (%) por regiões e grupos	26
Gráfico 2: Mortes na estrada por 100 000 habitantes em 2010	28
Gráfico 3: Acidentes rodoviários, nº de mortes por milhão de habitantes EUR-15	31
Gráfico 4: Evolução do número de acidentes, vítimas mortais e feridos na UE	32
Gráfico 5: Sinistralidade rodoviária na UE: evolução 2010-2011	32
Gráfico 6: Sinistralidade rodoviária na UE: vários tipos de utentes	33
Gráfico 7: Acidentes com vítimas e índice de gravidade	34
Gráfico 8: Principal causa de acidentes: fator humano	39
Gráfico 9: Comportamentos considerados perigosos vs comportamentos assumidos	42
Gráfico 10: Evolução de vítimas na UE de 1990 a 2010	51
Gráfico 11: Número de mortes rodoviárias desde 2001 na EU	52
Gráfico 12: Evolução das vítimas mortais e medidas de segurança rodoviária	53
Gráfico 13: Mortes em acidentes de viação na EU, 2008 (por milhão de habitantes)	68
Gráfico 14: Distribuição do sexo e idade da amostra	81
Gráfico 15: Distribuição de anos de carta de condução e categoria do veículo mais conduzido ..	82
Gráfico 16: Envolvidos em acidentes e inibição de conduzir nos últimos 5 anos	82
Gráfico 17: Contraordenações rodoviárias	94

SIGLAS

ACA-M – Associação de Cidadãos Automobilizados
ACP – Automóvel Clube de Portugal
ANSR – Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
CE – Comissão Europeia
CESR – Carta Europeia de Segurança Rodoviária
EP – Estradas de Portugal
ENSR – Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária
ETSC – European Transport Safety Council
EUR – Europa
GARE – Associação para a Promoção de uma Cultura de Segurança Rodoviária
GNR – Guarda Nacional Republicana
IMTT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres
INE – Instituto nacional de estatísticas
InIR – Instituto de Infraestruturas Rodoviárias
IRU – International Road Transport Union
ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa
LBSE – Lei de Base do Sistema Educativo
LPD – Luzes Diurnas Permanentes
PA – Programa de Ações
PFT – Programa de Formação Técnica
PNPR – Plano Nacional de Prevenção Rodoviária
PRN – Plano Rodoviário Nacional
PRP – Prevenção Rodoviária Portuguesa
PSP – Polícia de Segurança Pública
UK – Reino Unido
SARTRE – Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe
UE / EU – União Europeia
OMS / WHO – Organização Mundial de Saúde

DEFINIÇÕES

Algumas definições retiradas do relatório nacional 2011 sobre a sinistralidade rodoviária, publicado pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) 2011.

Acidente com vítimas: acidente do qual resulte pelo menos uma vítima.

Acidente: ocorrência na via pública ou que nela tenha origem envolvendo pelo menos um veículo, do conhecimento das entidades fiscalizadoras (GNR e PSP) e da qual resultem vítimas e/ou danos materiais.

Condutor: pessoa que detém o comando de um veículo ou animal na via pública.

Ferido grave: vítima de acidente cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização superior a 24 horas e que não venha a falecer nos 30 dias após o acidente.

Ferido leve: vítima de acidente que não seja considerada ferida grave e que não venha a falecer nos 30 dias após o acidente.

Índice de gravidade: número de mortos por 100 acidentes com vítimas.

Morto/Vítima mortal (no local): vítima cujo óbito ocorra no local do acidente ou durante o percurso até à unidade de saúde.

Morto/Vítima mortal a 30 dias: vítima cujo óbito ocorra no local do acidente ou durante um período de 30 dias após a sua ocorrência.

Passageiro: pessoa afeta a um veículo na via pública e que não seja condutora.

Peão: pessoa que transita na via pública a pé e em locais sujeitos à legislação rodoviária. Consideram-se ainda peões todas as pessoas que conduzam à mão velocípedes ou ciclomotores de duas rodas sem carro atrelado ou carros de crianças ou de deficientes físicos.

Vítima: ser humano que em consequência de acidente sofra danos corporais.

Introdução

“Em 1880, os inventores alemães Benz e Daimler criam motores de combustão interna. A invenção é retomada por volta de 1890 pelos industriais franceses Panhard, Levassor e Peugeot. Tendo Benz, entretanto, desenvolvido a sua própria produção, em 1895, a França e a Alemanha estavam sensivelmente no mesmo pé de igualdade: nesse ano, 135 carros produzidos na Alemanha contra 134 em França”.

(Dupuy, 1995: 15)

Assim conta a história o aparecimento do automóvel, uma das grandes invenções humanas que se expandiu rapidamente pelo mundo tornando-se um dos principais fatores que impulsionou a evolução da humanidade. Hoje, é inconcebível um mundo sem automóveis, motociclos, ciclomotores, velocípedes... um mundo sem passagem de peões, sentidos proibidos, linhas contínuas, semáforos, sentidos obrigatórios...um mundo sem buzinas, ruído de motores...um mundo sem autoestradas, itinerários principais e complementares...em suma, um mundo sem tráfego rodoviário.

O século XX registou uma rápida evolução do tráfego rodoviário, a rede viária aumentou exponencialmente e os automóveis tiveram um acelerado progresso a nível tecnológico, tornando-se mais rápidos, mais seguros, com maior conforto e essencialmente mais acessíveis às pessoas. O automóvel é considerado o meio de transporte mais económico e que coopera muitas vezes com os restantes meios de transporte, entendido como um transporte rápido e cómodo. Provocou mudanças culturais significativas, levou a uma diminuição das assimetrias socioeconómicas regionais e internacionais, proporcionando uma maior qualidade de vida e de bem-estar das populações.

A necessidade de mobilidade de pessoas, bens e serviços nas sociedades é um fenómeno primordial do mundo global de hoje. A economia dos países depende em grande medida dos transportes rodoviários, sendo uma das características indicativas de crescimento das sociedades. Todos vivemos diariamente em ambiente rodoviário, como peão, passageiro ou condutor, sendo ele o dia-a-dia para muitas pessoas. A mobilidade atual está muito centrada no automóvel e existem pessoas que não imaginam sequer a vida sem eles, embora outras defendam uma qualidade de vida diferente, livre de automóveis.

O gosto pelo *automóvel* é algo que me acompanhou ao longo da vida. Profissionalmente estou ligada à formação de condutores desde 1990 o que permitiu não ter qualquer dúvi-

da relacionada com a escolha do tema da dissertação. O automóvel em si, o prazer de conduzir, o controlo da máquina, a sensação de liberdade é algo que me fascina, no entanto estou consciente das desvantagens que a ele estão associadas e a sinistralidade rodoviária é um, senão o maior problema. Segundo estudos a causa principal do acidente rodoviário aponta para o fator humano. Na convicção de que a intervenção neste problema é de todo o interesse para a sociedade, e que a educação rodoviária é uma medida dissuasora para o comportamento infrator, este trabalho pretende cooperar para um melhor conhecimento deste problema.

A sinistralidade rodoviária tornou-se uma *doença social* generalizada, com consequências trágicas, humanas e sociais; a nível humano, com mortes, internamentos e tratamentos prolongados e incapacidades permanentes; a nível social, com elevados custos socioeconómicos. Está hoje propagada no mundo pois todos os países se deparam com este problema, as taxas de sinistralidade que apresentam são assustadoras, sendo apelidada por muitos como a “epidemia do século XXI”¹. Esta *doença social*, que se reflete no direito à vida e à dignidade humana das vítimas, bem como da sua família e da comunidade que os envolve, tem sido objeto de uma intervenção ativa e permanente, no entanto com repercussões insuficientes. Verifica-se que alguns países diminuíram as taxas de sinistralidade, no entanto os números que apresentam revelam que muito há para fazer no combate a este problema social.

Esta dissertação que tem como tema “Educação rodoviária e infrações ao código de estrada” propõe uma reflexão direcionada para o fator humano no ambiente rodoviário, o comportamento que revela como peão, passageiro ou condutor. Tem como objetivo realçar os comportamentos e atitudes do fator humano que ocorrem no ambiente rodoviário, as infrações cometidas, e que colocam a segurança de todos em perigo. Pretende saber se e em que medida os titulares de carta de condução portugueses com acesso à internet, conhecem as contraordenações do Código da Estrada correspondentes às infrações cometidas e procura responder as seguintes questões.

Da interação dos elementos que integram/interferem no ambiente rodoviário (via, veículo, condições atmosféricas e fatores humanos) qual deles é o mais determinante?

Que medidas de carácter geral (extraescolares) têm sido aplicadas na Europa e em Portugal para combater a sinistralidade rodoviária?

¹ As ligações são referidas ao dia 26 de outubro de 2012.

Qual o lugar da escola no desenvolvimento da educação/cidadania rodoviária?

Os condutores portugueses estão conscientes da gravidade das infrações que praticam e que se refletem no aumento desta *doença social* (sinistralidade)? Conhecem as contraordenações rodoviárias descritas no Código da Estrada?

As hipóteses de estudo delineadas são:

- Os titulares de carta de condução em Portugal ao praticarem uma infração rodoviária reconhecem a que tipo de contraordenação rodoviária do código de estrada corresponde (?).
- Qual a razão dos titulares de carta de condução considerarem social e eticamente aceitável a infração ao código de estrada (?).
- A idade dos titulares de carta de condução e os anos de carta de condução interferem nos conhecimentos das contraordenações rodoviárias expressas nos arts. 145.º e 146.º do Decreto-Lei n.º 44/2005 (?).

O presente trabalho está estruturado em quatro capítulos. O primeiro capítulo contextualiza a sinistralidade rodoviária no mundo, na UE e em Portugal, incide na análise das taxas de sinistralidade que os países apresentam. Prevê-se que em 2030 a sinistralidade rodoviária seja a quinta causa de morte ou invalidez a nível mundial (OMS, 2009: ix). Procura-se relacionar a sinistralidade como um “problema social” e evidenciar o comportamento do fator humano em toda esta problemática.

No segundo capítulo são abordadas estratégias de prevenção rodoviária, nomeadamente o projeto Supreme, a Carta Europeia de Segurança Rodoviária, o Sartre, o Livro Branco da Comissão Europeia, entre outros. Os países mostram-se atentos a esta problemática e revelam um empenho em amenizar este problema. Para isso promovem programas de prevenção/educação rodoviária e implementam legislação, avançam na investigação e desenvolvimento das infraestruturas e dos veículos (elementos de segurança ativa e passiva). A legislação rodoviária em Portugal iniciou-se antes do aparecimento do automóvel, a primeira lei a intervir com o ambiente rodoviário está registada em 1625 (ANSR), o primeiro Código da Estrada em Portugal foi promovido em 1928 (ANSR, Farinha) e até à data foram inúmeros os diplomas desenvolvidos no sentido de zelar por um ambiente rodoviário em segurança.

O terceiro capítulo aborda a educação e formação rodoviária na escola. A escola como espaço socializador, com um ambiente adequado à aprendizagem, ao desenvolvimento de reflexão e aplicação de regras de cidadania, revela-se um local de maior importância

para a iniciação da educação rodoviária. "Só a integração nos programas escolares poderá proporcionar à educação rodoviária o tempo de lecionação e a sistematização adequados à mudança de atitudes e ao enraizamento e treino de comportamentos" (PT/MAI, 2003: 12). A educação rodoviária faz parte dos objetivos da Lei que rege o sistema educativo de França e Espanha, em Portugal não é mencionada nos objetivos da Lei Base do Sistema Educativo, no entanto é matéria abordada em programas curriculares de certos níveis escolares. A educação rodoviária constitui uma necessidade básica de aprendizagem para todos, as crianças de hoje serão os condutores do amanhã e inculcar atitudes e comportamentos onde a tolerância, o respeito e o civismo prevaleça contribuirá para um ambiente rodoviário cada vez mais seguro.

No quarto capítulo apresenta-se o estudo de caso. Aplicou-se um questionário a titulares de carta de condução portugueses com acesso à internet, para que classificassem as contraordenações do código de estrada descritas no art. 145.º e 146.º do Decreto-Lei n.º 44/2005. A adoção de um método de carácter qualitativo pareceu-nos o mais apropriado e o que permite atingir os objetivos a que nos propusemos. Para a análise de dados do questionário recorreu-se a uma análise de frequências das suas variáveis categóricas e cruzamento entre variáveis usando o *Statistical Package for Social Science for Windows* (SPSS) 19.0.

Por último resumem-se as principais conclusões e apresentam-se algumas propostas de trabalho futuro.

Esta dissertação ambiciona recolocar este problema junto da comunidade científica e da opinião geral de forma a contribuir para o atenuar desta *doença social*.

1. Sinistralidade rodoviária: uma *doença social* desde o século XX

Da interação dos elementos que integram/interferem no ambiente rodoviário (via, veículo, condições atmosféricas e fatores humanos) qual deles é o mais determinante na sinistralidade?

O trânsito rodoviário é um “sistema com função comum de deslocamento, organizado por normas que possibilitam a comunicação entre seus usuários e asseguram a integridade dos mesmos” (Rozestraten, 1988 *in* Balbinot, 2011: 21). A falha na interação dos elementos (veículo, via, condições atmosféricas e fator humano) que compõem o ambiente rodoviário é constante, transitar está associado a “risco”, que é o “resultado do produto de *Perigo* pela *Vulnerabilidade*, sendo que o risco nunca será igual a zero e é omnipresente” (F. Rebelo, 2003 *in* Henriques, 2010: 10). Um paradigma explicativo da sinistralidade rodoviária baseia-se “habitualmente num modelo onde o número de vítimas é proporcional a três fatores: Vítimas = Exposição x Risco x Gravidade.” (Seco e *al.*, 2008, Segurança Rodoviária: 7).

Ainda segundo Seco e *al.* (2008, Segurança Rodoviária: 7) o “risco” rodoviário pode apresentar-se segundo dois conceitos: o “Risco Intrínseco” que está associado a uma “perigosidade natural e que representa a probabilidade de ocorrência de uma rutura no funcionamento normal do sistema de tráfego (...)” e o «“Risco Real” associado a uma determinada situação de tráfego do tipo (i) pode ser caracterizado da forma apresentada na expressão (1):

$$RREAL_i = f(RIS_i; CON; VEÍ; INF; AMB) \quad (1)$$

Em que:

- RREAL_i – Risco Real associado à Situação do tipo (i)
- RIS_i – Risco Intrínseco associado à Situação do tipo (i)
- CON – Fator de ponderação da influência dos Utentes envolvidos
- VEÍ – Fator de ponderação da influência dos Veículos envolvidos
- INF – Fator de ponderação da influência da Infraestrutura
- AMB – Fator de ponderação da influência do Ambiente envolvente» (Seco e *al.*, 2008: 7).

Para os mesmos autores (Seco e *al.*, 2008, Segurança Rodoviária: 7) «os níveis de sinistralidade ao longo de um período de tempo numa qualquer rede rodoviária associados a cada tipo de situação de tráfego dependem não só do “Risco Real” associado a cada situação ocorrida, mas também da frequência de ocorrência desse tipo de situação, que habitualmente se designa por “Exposição ao Risco”. Genericamente estes níveis de sinistralidade podem ser caracterizados da forma apresentada na expressão (2):

$$\text{SINIS}_i = g(\text{RREAL}_i; \text{EXP}_i) \quad (2)$$

Em que:

SINIS_i – Sinistralidade associada à situação do tipo (i)

EXP_i – Frequência de ocorrência de uma Situação do tipo (i)» (Seco e *al.*, 2008: 7).

Acidente de viação, em Portugal, e segundo a definição da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) é uma “ocorrência na via pública ou que nela tenha origem envolvendo pelo menos um veículo em movimento, do conhecimento das entidades fiscalizadoras (GNR e PSP) e da qual resultem vítimas e/ou danos materiais” (ANSR, 2011: 4). Está inerente aos acidentes de viação, “uma interrupção, seja ela simples porque atrasa a concretização do percurso, seja ela mais complexa quando implica alteração do estado de saúde ou condenação em tribunal” (Martins, 2010: 6). O acidente resulta de “uma consequência indesejável do funcionamento do sistema e as capacidades do conjunto condutor-veículo” (Cardoso, 1996 *in* Seco e *al.*, 2008, Segurança Rodoviária: 14).

1.1. Sinistralidade rodoviária no mundo, na UE e em Portugal

1.1.1. Caracterização e contextualização da sinistralidade rodoviária no mundo

A sinistralidade rodoviária dispersa no mundo surge de uma circulação massificada de veículos no ambiente rodoviário. Os números atuais da sinistralidade rodoviária, a nível mundial, são assustadores: anualmente morrem aproximadamente 1,3 milhões de pessoas, e 20 a 50 milhões ficam com incapacidades permanentes (OMS, 2011: 4; WHO, 2011: 3). Por dia a nível mundial 140 000 pessoas são vítimas de lesões resultantes de acidentes de trânsito, 3000 perdem a vida e 15 000 ficam incapacitados permanentemente (OMS, 2004: 1). Prevê-se que em 2030 os acidentes de viação sejam a quinta causa de morte e invalidez a nível mundial (OMS, 2009: ix), onde anualmente o número de vítimas mortais alcançará 2,4 milhões de pessoas (OMS, 2011: 4).

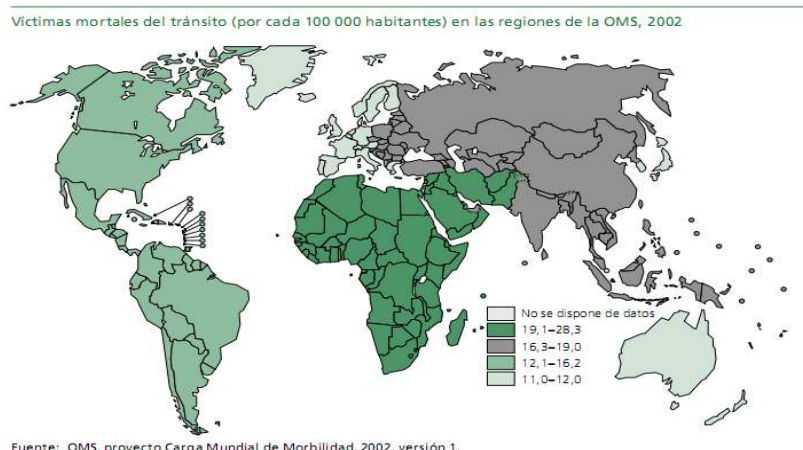
Quadro 1: Principais causas de morte e invalidez a nível mundial (OMS, 2009: ix)

TOTAL 2004			TOTAL 2030		
NO. DE ORDEN	PRINCIPALES CAUSAS	%	NO. DE ORDEN	PRINCIPALES CAUSAS	%
1	Enfermedad isquémica del corazón	12,2	1	Enfermedad isquémica del corazón	14,2
2	Enfermedad cerebrovascular	9,7	2	Enfermedad cerebrovascular	12,1
3	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	7,0	3	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica	8,6
4	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica	5,1	4	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	3,8
5	Enfermedades diarreicas	3,6	5	Traumatismos por accidentes de tránsito	3,6
6	VIH/sida	3,5	6	Cánceres de la tráquea, los bronquios y el pulmón	3,4
7	Tuberculosis	2,5	7	Diabetes mellitus	3,3
8	Cánceres de la tráquea, los bronquios y el pulmón	2,3	8	Enfermedad cardíaca hipertensiva	2,1
9	Traumatismos por accidentes de tránsito	2,2	9	Cáncer del estómago	1,9
10	Prematuridad y bajo peso al nacer	2,0	10	VIH/sida	1,8
11	Infecciones neonatales y otras ^a	1,9	11	Nefritis y nefrosis	1,6
12	Diabetes mellitus	1,9	12	Lesiones autoinfligidas	1,5
13	Paludismo	1,7	13	Cáncer del hígado	1,4
14	Enfermedad cardíaca hipertensiva	1,7	14	Cáncer colorectal	1,4
15	Asfixia del nacimiento y traumatismo del nacimiento	1,5	15	Cáncer del esófago	1,3
16	Lesiones autoinfligidas	1,4	16	Violencia	1,2
17	Cáncer del estómago	1,4	17	Alzheimer y otras demencias	1,2
18	Cirrosis del hígado	1,3	18	Cirrosis del hígado	1,2
19	Nefritis y nefrosis	1,3	19	Cáncer de mama	1,1
20	Cáncer colorectal	1,1	20	Tuberculosis	1,0

^a Comprende las infecciones neonatales graves y otras causas no infecciosas que aparecen en el periodo perinatal.
Fuente: Estadísticas sanitarias mundiales 2008 (<http://www.who.int/whosis/whostat/2008/es/index.html>).

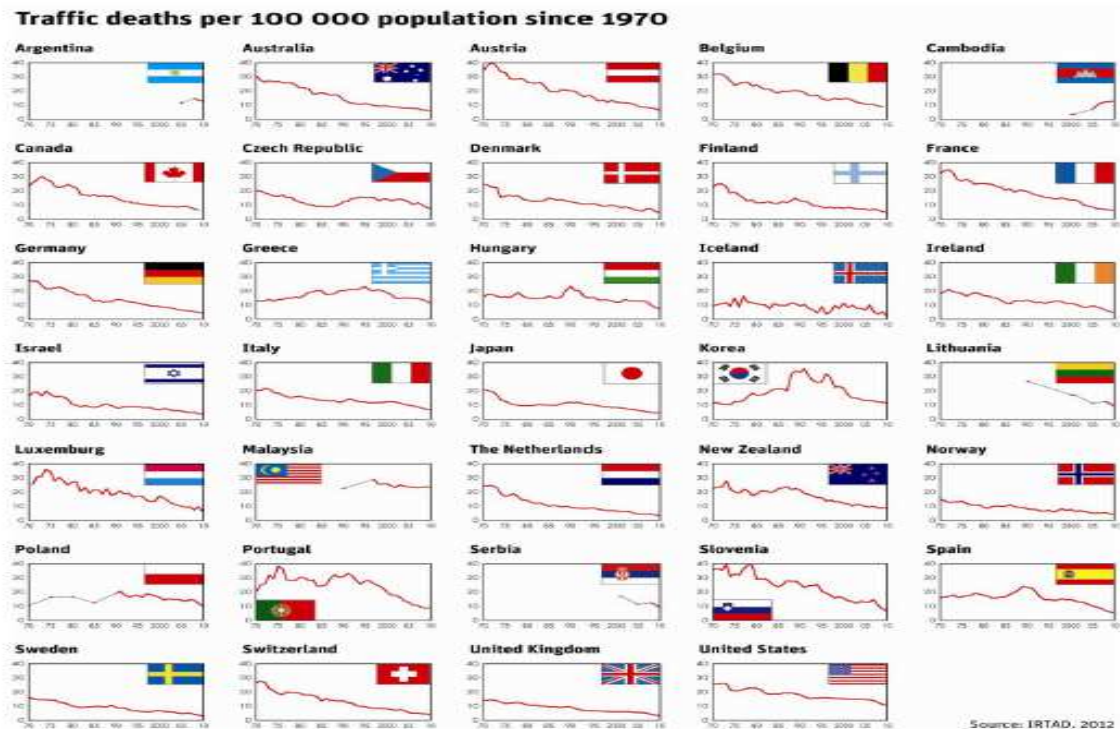
Em 2004, a OMS e o Banco Mundial, apresentaram em conjunto o primeiro grande *Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos causados por el Tránsito*. Este relatório revelou que os países de baixa e média renda concentravam 85% das vítimas mortais derivadas dos acidentes rodoviários (OMS 2004a: 2). Nos países de renda alta as taxas de mortalidade têm diminuído desde a década de 1960/1970, embora alterem de uma forma expressiva dentro da mesma região. Na América do Norte, por exemplo, entre 1975 a 1998, a taxa de mortalidade relativa ao trânsito por 100 000 habitantes desceu 27% nos Estados Unidos e 63% no Canadá. Porém nos países de baixa e média renda, no mesmo período, a situação é diferente, estes países apresentaram um acréscimo nas taxas de vítimas mortais provenientes da sinistralidade rodoviária. Na Ásia, por exemplo, verificou-se uma enorme discrepância entre os países, na Malásia cresceu 44% e na China cresceu 243%. Estima-se que em 2002 morreram 1,18 milhões de pessoas em consequência de acidentes rodoviários, o que significa uma média de 3242 mortes diárias (OMS, 2004a: 11).

Quadro 2: Vítimas mortais do trânsito (cada 100 000 habitantes) nas regiões da OMS, 2002 (OMS, 2004 a: 11)



A diminuição desta *doença social* desde 1970 é de realçar, muitos países têm demonstrado um grande empenho no combate a este problema o que se tem refletido na redução da sinistralidade bem como na sua gravidade. Na última década, os melhores resultados foram registados em Luxemburgo (-63%), Espanha (-63%), Suécia (-58%), Eslovénia (-58%), Irlanda (-57%) e Portugal (-56%) (IRTAD, [2011](#): 16).

Quadro 3: Mortes no trânsito por 100 000 habitantes de 1970 a 2010 (IRTAD, [2011](#):14)



Em 2009, a OMS publicou um relatório intitulado *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial* que envolveu 178 países, utilizou dados extraídos a partir de uma pesquisa padronizada em 2008 (OMS, [2009](#): vii). Segundo Margaret Chan (diretora geral da OMS) este relatório chama a atenção para as necessidades de todos os utentes rodoviários, incluindo os pertencentes aos grupos vulneráveis. Estes devem ser levados em conta e proporcionar-lhes a mesma prioridade no planeamento de decisões políticas sobre a segurança rodoviária, o uso da terra e do tráfego rodoviário (OMS, [2009](#): iv).

Este relatório realça a discrepância constatada no documento anterior (*Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos causados por el Tránsito*) relativamente à sinistralidade rodoviária entre os países desenvolvidos e os países menos desenvolvidos. Os países mais desfavorecidos persistem em ser as principais vítimas desta *doença social*, “mais de 90% das mortes provocadas por acidentes rodoviários ocorrem em países de baixa e

média renda, onde estão apenas 48% dos veículos do mundo” (OMS, 2009: vii). Aproximadamente 62% das vítimas mortais resultantes de acidentes de trânsito ocorrem em dez países que em ordem de grandeza são: Índia, China, Estados Unidos da América, Federação Rússia, Brasil, Irão, México, Indonésia, África do Sul e Egito, representam 56% da população mundial (OMS, 2009: 12). Em 2008 os países de baixa e média renda apresentaram uma taxa de mortalidade de 21,5 e 19,5 por 100 000 habitantes respetivamente e os países de renda alta uma taxa de 10,3 (por 100 000 habitantes) (OMS, 2009: vii).

Relativamente às regiões da OMS, em 2009 a Região de África e a Região do Mediterrâneo Oriental apresentam as taxas mais elevadas por 100 000 habitantes (32,2) e a Região da Europa a taxa mais baixa (13,4) (WHO, 2011: 4).

Quadro 4: Taxas de mortalidade das regiões da OMS por 100 000 habitantes (WHO, 2011: 4)

Tasas de letalidad de los traumatismos causados por el tránsito^a por cada 100 000 habitantes, por región de la OMS y grupo de ingresos

Región de la OMS	Ingresos elevados	Ingresos medianos	Ingresos bajos	Total
Región de África	—	32.2	32.3	32.2
Región de las Américas	13.4	17.3	—	15.8
Región de Asia Sudoriental	—	16.7	16.5	16.6
Región de Europa	7.9	19.3	12.2	13.4
Región del Mediterráneo Oriental	28.5	35.8	27.5	32.2
Región del Pacífico Occidental	7.2	16.9	15.6	15.7
General	10.3	19.5	21.5	18.8

^a Definición de muerte por traumatismos causados por el tránsito basada en un plazo de 30 días desde el accidente hasta la defunción.

Fuente: Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, 2009

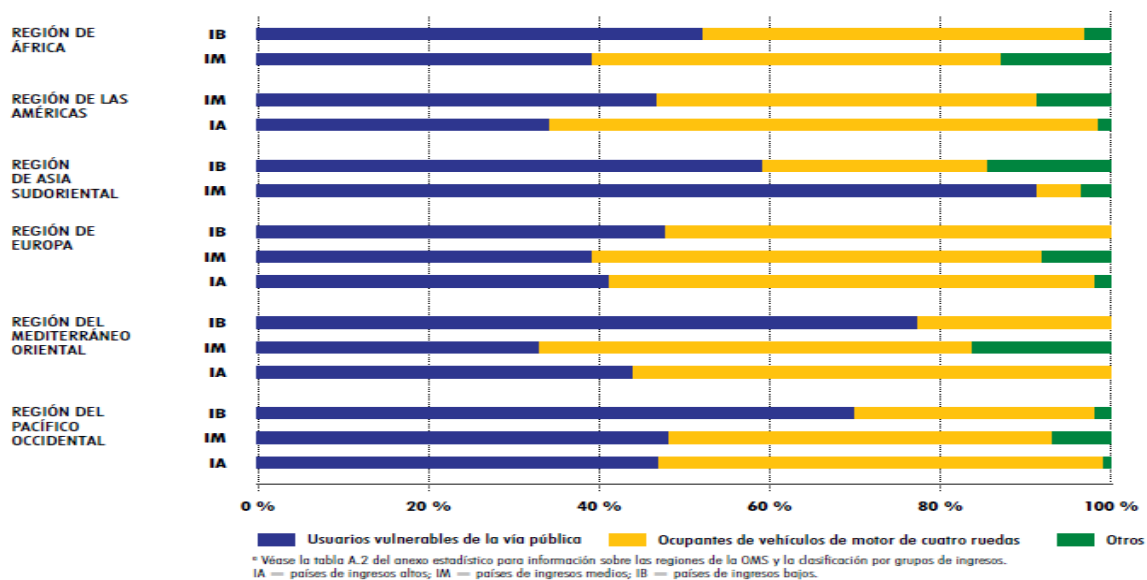
As vítimas mais abrangidas são os “usuários vulneráveis”, ou seja os peões, ciclistas e os utentes de veículos a motor de duas rodas, que representam 46% das vítimas mortais provocadas por acidentes de trânsito no mundo (OMS, 2009: 14). Na Região da Ásia Sudoriental este grupo representa 80%; na Colômbia, Guatemala e Peru mais de 70%, proporcionalmente a República Dominicana, Honduras e os Estados Unidos apresentam uma taxa muito inferior, menos de 25%) (OMS, 2009: 16).

As causas apontadas incidem essencialmente na velocidade que é um fator de risco fundamental para os traumatismos dos “usuários vulneráveis”. Apenas 29% dos países cumpre com os critérios básicos de redução de velocidade nos centros urbanos e denota-se um défice nas infraestruturas das vias que não separam os diferentes usuários do ambiente rodoviário (OMS, 2009: viii).

Outro grupo também considerado de risco, por vezes categorizado de “usuários vulneráveis”, são os utilizadores de transportes públicos, especialmente nos países onde não existe legislação correspondente que são essencialmente nos países de baixa e média

renda (OMS, 2009: 14). Num estudo efetuado no Kenya revelou que os transportes públicos e os *matatus* ⁽²⁾ são responsáveis por 38% das vítimas mortais derivadas de acidentes rodoviários (OMS, 2009: 14).

Gráfico 1: Tipo de usuário (%) por regiões e grupos (OMS, 2009: 15)



Porém alguns países já adotaram medidas de segurança rodoviária para estes “usuários vulneráveis”: Bogotá capital da Colômbia reduziu as vítimas mortais derivadas de acidentes de trânsito de 1387 em 1995 para 697 em 2002, para tal construíram vias exclusivas para peões e ciclistas e excluíram os automóveis de algumas vias e a certas horas do dia do centro da cidade, em simultâneo desenvolveram um sistema de transporte público mais eficaz e económico; a Suécia desde a década de 90 adotou a “visão zero” que é considerada por muitos como um bom exemplo a adotar, também optou por uma medida de separação dos diferentes utentes do ambiente rodoviários construindo vias exclusivas para peões e ciclistas bem como áreas de lazer sem automóveis; em Nova Deli (Índia) as mesmas medidas começaram mais recentemente a ser adotadas e em Lagos (Nigéria) a sexta cidade mais povoada do mundo com 17 milhões de habitantes apresentava um défice muito elevado no que respeita ao transporte público, situação que foi alterada em 2002 e que tem reflexos muito positivos na diminuição da sinistralidade (OMS, 2009: 17).

A sinistralidade rodoviária mundial incide em maior número no grupo dos 5 aos 44 anos onde se constata que os acidentes de viação estão nas três principais causa de mortes (OMS, 2009: 2).

⁽²⁾ Matatus são veículos de serviço de transporte públicos a pequena escala no Kenya (OMS, 2009: 15)

Quadro 5: Principais causas de mortes por grupos etários no mundo, 2004. (OMS, 2009: 3)

NO.	0-4 AÑOS	5-14 AÑOS	15-29 AÑOS	30-44 AÑOS	45-69 AÑOS	70+ AÑOS	TODAS LAS EDADES
1	Afecciones perinatales	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	Traumatismos causados por el tránsito	Infección por el VIH/ SIDA	Cardiopatía isquémica	Cardiopatía isquémica	Cardiopatía isquémica
2	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	Traumatismos causados por el tránsito	Infección por el VIH/ SIDA	Tuberculosis	Enfermedades cerebrovasculares	Enfermedades cerebrovasculares	Enfermedades cerebrovasculares
3	Enfermedades diarreicas	Malaria	Tuberculosis	Traumatismos causados por el tránsito	Infección por el VIH/ SIDA	Enfermedad pulmonar obstructiva	Infecciones de las vías respiratorias inferiores
4	Malaria	Ahogamiento	Violencia interpersonal	Cardiopatía isquémica	Tuberculosis	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	Afecciones perinatales
5	Sarampión	Meningitis	Lesiones autoinfligidas	Lesiones autoinfligidas	Enfermedad pulmonar obstructiva	Cánceres de la tráquea, los bronquios y los pulmones	Enfermedad pulmonar obstructiva
6	Anomalías congénitas del corazón	Enfermedades diarreicas	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	Violencia interpersonal	Cánceres de la tráquea, los bronquios y los pulmones	Diabetes mellitus	Enfermedades diarreicas
7	Infección por el VIH/ SIDA	Infección por el VIH/ SIDA	Ahogamiento	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	Cirrosis hepática	Cardiopatía hipertensiva	Infección por el VIH/ SIDA
8	Tos ferina	Tuberculosis	Incendios	Enfermedades cerebrovasculares	Traumatismos causados por el tránsito	Cáncer del estómago	Tuberculosis
9	Meningitis	Malnutrición proteíno-energética	Guerras y conflictos	Cirrosis hepática	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	Cáncer colorrectal	Cánceres de la tráquea, los bronquios y los pulmones
10	Tétanos	Incendios	Hemorragia materna	Envenenamientos	Diabetes mellitus	Nefritis y nefrosis	Traumatismos causados por el tránsito
11	Malnutrición proteíno-energética	Sarampión	Cardiopatía isquémica	Hemorragia materna	Lesiones autoinfligidas	Enfermedad de Alzheimer y otras demencias	Diabetes mellitus
12	Sífilis	Leucemia	Envenenamientos	Incendios	Cáncer del estómago	Tuberculosis	Malaria
13	Ahogamiento	Anomalías congénitas del corazón	Aborto	Nefritis y nefrosis	Cáncer del hígado	Cáncer del hígado	Cardiopatía hipertensiva
14	Traumatismos causados por el tránsito	Tripanosomiasis	Leucemia	Ahogamiento	Cáncer de mama	Cáncer de esófago	Lesiones autoinfligidas
15	Incendios	Caidas	Enfermedades cerebrovasculares	Cáncer de mama	Cardiopatía hipertensiva	Cirrosis hepática	Cáncer del estómago
16	Tuberculosis	Epilepsia	Enfermedades diarreicas	Guerras y conflictos	Nefritis y nefrosis	Cardiopatía inflamatoria	Cirrosis hepática
17	Trastornos endocrinos	Leishmaniasis	Caidas	Caidas	Cáncer de esófago	Cáncer de mama	Nefritis y nefrosis
18	Infecciones de las vías superiores	Violencia interpersonal	Meningitis	Enfermedades diarreicas	Cáncer colorrectal	Cáncer de próstata	Cáncer colorrectal
19	Anemia ferrapénica	Guerras y conflictos	Nefritis y nefrosis	Envenenamientos	Caidas	Caidas	Cáncer del hígado
20	Epilepsia	Envenenamientos	Malaria	Cánceres de la tráquea, los bronquios y los pulmones	Cánceres bucales y orofaríngeos	Traumatismos causados por el tránsito	Violencia interpersonal

Fuente: OMS (2008), The global burden of disease: 2004 update.

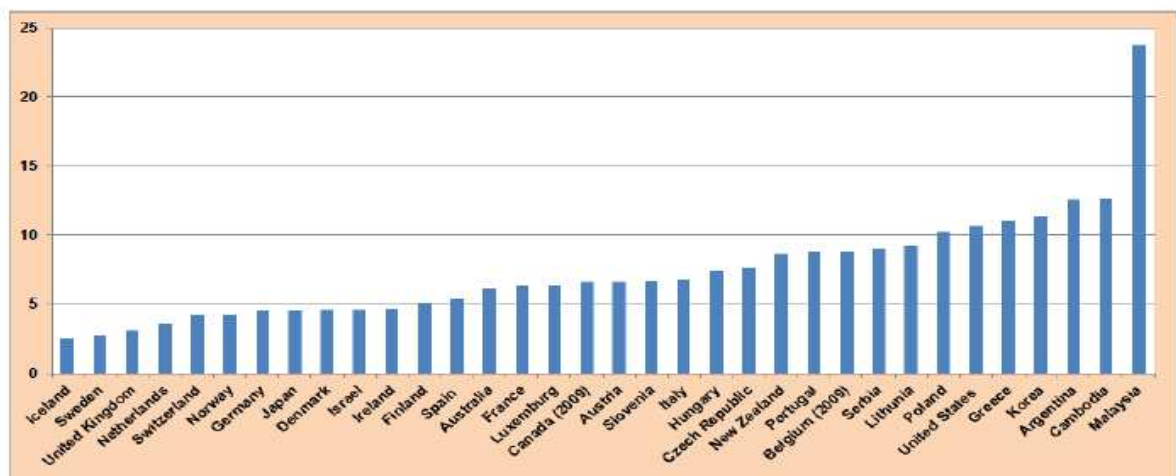
A legislação rodoviária pode contribuir significativamente para a segurança rodoviária, no entanto em muitos países verifica-se medidas legislativas insuficientes nomeadamente no que se refere a alguns fatores de risco como a lei do álcool, a velocidade e a utilização de sistemas de proteção, ou seja o capacete, cinto de segurança e sistemas de retenção para crianças (OMS, 2009: viii).

Segundo o relatório “Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial” menos de metade dos países dispõem de legislação relacionada com os fatores de risco mencionados e só 15% dos países tem legislação integral nestas situações (OMS, 2009: viii). Salienta-se que relativamente à lei do álcool 90% dos países tem legislação mas só 49% estipula o limite legal na taxa de 0,5 g/l tal como recomendado no relatório mundial; o uso do capacete somente 40% dos países têm legislação completa na utilização e na homologação; o uso do cinto de segurança obrigatório para todos os ocupantes apenas se verifica em 57% dos países; os sistemas de retenção para crianças como obrigatório verifica-se em 90% dos países de renda alta e somente 20% dos países de renda baixa; relativamente à velocidade somente 29% dos países têm limites de velocidade urbana de 50 km/h e/ou permitem as autoridades locais reduzirem os limites de velocidade nacionais (OMS, 2009: viii).

As Nações Unidas e seus estados membros reconhecem há muito tempo a necessidade de atenuar as mortes e feridos derivados da sinistralidade rodoviária. Várias organizações globais e regionais, incluindo a Organização Mundial de Saúde (OMS), o Banco Mundial, as comissões regionais das Nações Unidas, desenvolveram estudos relacionados com a segurança rodoviária (OMS, [2009](#): 4). A Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE) em 1988 “através do programa de investigação sobre sinistralidade rodoviária, a *International Road Traffic and Accident Database* (IRTAD) como um mecanismo de disponibilização de uma base de dados agregada na qual dados internacionais sobre acidentes de viação e vítimas são continuamente recolhidos” (INE, [2007](#): 15).

Ainda que as estimativas do número anual mundial de mortes provenientes da sinistralidade rodoviária tenham vindo a diminuir nas últimas décadas, o ano de 2010 apresentou taxas preocupantes e demonstrativas que muito há para fazer.

Gráfico 2: Mortes na estrada por 100 000 habitantes em 2010 (IRTAD, 2011: 16)



Decenio de Acción para La Seguridad Vial 2011-2020

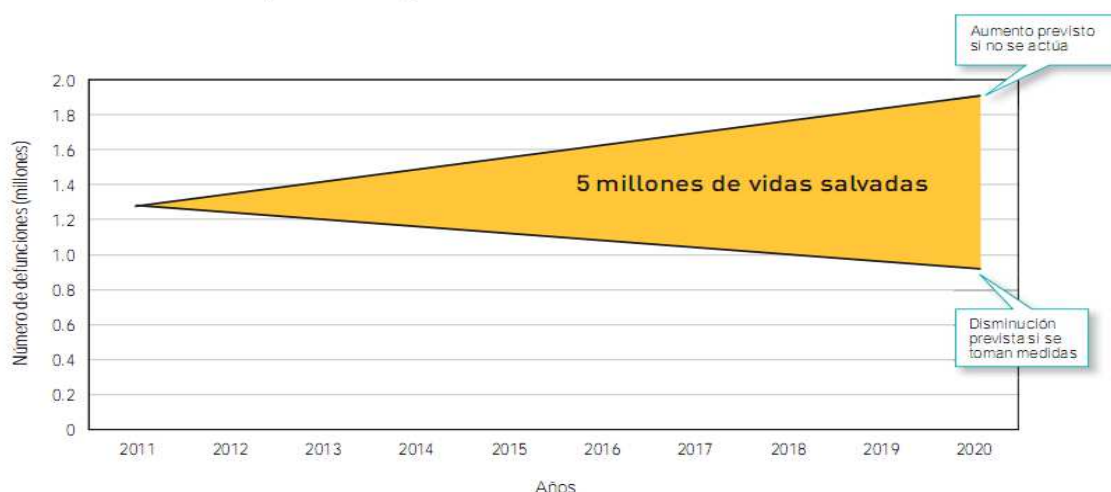
Em março de 2010 a resolução 64/255 da Assembleia Geral das Nações Unidas proclamou o período de 2011-2020 como a “Década de Ação para a Segurança Rodoviária” com o objetivo de continuar a combater os acidentes rodoviários no mundo (OMS, [2011](#): 8-9). É solicitado “a la Organización Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas que, en cooperación con otros asociados del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial y otros interesados, preparen un plan de

acción del Decenio como documento orientativo que facilite la consecución de sus objetivos” (OMS, 2011: 3).

Assim foi promulgado o “*Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*” destinado a servir de documento de orientação para os países e, ao mesmo tempo facilitar a implementação de medidas coordenadas e concertadas para alcançar os objetivos do *Decenio de Acción para la Seguridad Vial de 2011-2020* (OMS, 2011: 3). A sinistralidade rodoviária e as consequências provenientes podem-se prevenir, a experiência indica que um órgão de coordenação, com financiamento adequado e um plano ou estratégia nacional com metas mensuráveis são componentes cruciais para uma resposta sustentável para o problema da segurança rodoviária (OMS, 2011: 5).

A elaboração do “*Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*” tem como objetivo salvar vidas e se este plano tiver sucesso poderão salvar-se 5 milhões de vidas e evitar 50 milhões de feridos graves (WHO, 2011: 5).

Quadro 6: Vidas salvas de 2011-2020 (WHO, 2011: 5)



Os princípios que estão na base do “*Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*” apontam para o desenvolvimento de um sistema de transporte rodoviário mais adaptado a “falha humana” e que contemple a vulnerabilidade do corpo humano (OMS, 2011: 9-10). A meta global da década é estabilizar e seguidamente reduzir o número de vítimas mortais do mundo até 2020.

Por conseguinte propõe: (i) adesão aos principais acordos e convenções da ONU e plena aplicação dos mesmos e utilização de outros princípios de forma a promoverem versões regionais, conforme o caso; (ii) formulação e implementação de estratégias e programas de segurança rodoviária sustentáveis; (iii) definição de metas ambiciosas, mas possíveis,

para reduzir o número de vítimas mortais até 2020; (iv) fortalecimento da capacidade de infraestruturas e de gestão para implementar atividades técnicas de segurança rodoviária a nível nacional, regional e global; (v) melhorar a qualidade de recolha de dados a nível nacional, regional e global; (vi) acompanhamento do progresso e desempenho em uma série de indicadores pré definidos a nível nacional, regional e global; (vii) promover o aumento de financiamento para a segurança rodoviária e uma melhor utilização dos recursos existentes, em particular assegurando a existência de uma componente de segurança rodoviária nos projetos das infraestruturas viárias e (viii) desenvolvimento de capacidades a nível nacional, regional e internacional em matéria de segurança rodoviária (OMS, 2011: 11-12).

Este plano mundial está baseado em cinco categorias: (i) gestão da segurança rodoviária, (ii) vias de trânsito e mobilidade mais segura, (iii) veículos mais seguros, (iv) usuários de vias de trânsito mais seguros e (v) respostas após os acidentes (OMS, 2011: 12)

Uma década oferece um espaço de tempo para a tomada de medidas destinadas a promover um compromisso político e desenvolvimento de recursos a nível nacional e mundial. Pode ser um estímulo para que os países integrem a segurança nos seus programas de assistência. Os países de baixa e média renda podem utilizar este período para adotar programas de segurança rodoviária eficazes e rentáveis, enquanto os países de alta renda podem aproveitar para melhorar seus resultados, assim como compartilhar suas experiências e conhecimentos com os outros (OMS, 2011: 8).

A diminuição da sinistralidade rodoviária no mundo tem sido possível recorrendo a algumas medidas. O *“Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020”* procura predisser essas medidas como exemplos a serem seguidos, nomeadamente: Austrália os testes aleatórios ao álcool; França desde os anos 70 tem obtido grandes progressos na redução da sinistralidade, devido a legislação relativamente à velocidade, cintos de segurança e condução sob o efeito do álcool. Desde 2002, que promove mais rigorosamente o cumprimento das regras através de uma maior vigilância e câmaras de controlo, e também campanhas (informação) nos meios de comunicação a explicar as regras de trânsito e os riscos (o números anual de mortes nos anos setenta era mais de 16 mil diminuiu até 2009 para pouco mais de 4000); Ghana criação de um serviço de ambulância nacional permitiu um socorro mais rápido e eficiente às vítimas; Malásia modificação das infraestruturas rodoviárias (separação dos diferentes tipos de veículos); EUA campanha *“Click it or ticket”* uso de cinto de segurança e Vietnam uso do capacete (WHO, 2011: 8-11).

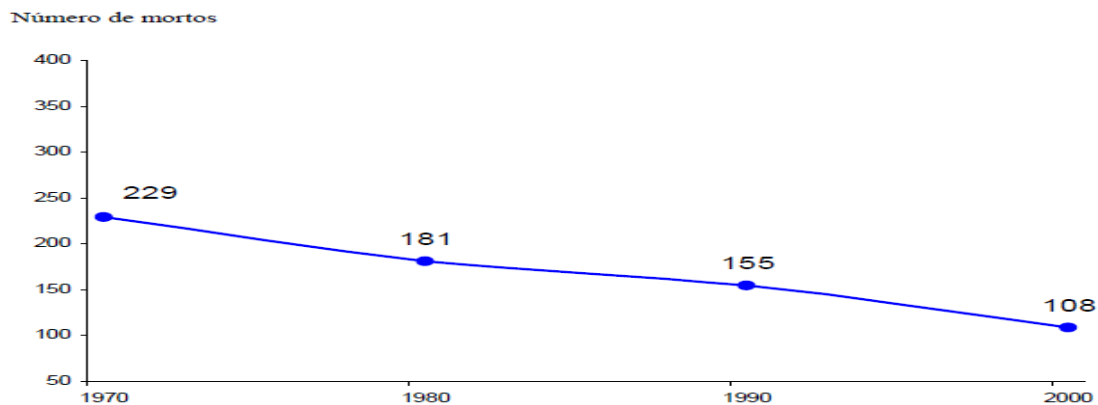
É notória a preocupação dos países implementam legislação e programas de prevenção/sensibilização, investem nas infraestruturas, desenvolvem a tecnologia dos veículos, para que a vivência no ambiente rodoviário se processe de forma segura.

1.1.2. Sinistralidade rodoviária na UE

A sinistralidade rodoviária na União Europeia (UE) é o reflexo da anunciada mundialmente. A UE tem a segurança rodoviária como assunto relevante e a sinistralidade como um grave problema para debilitar não poupando esforços em várias estratégias implementadas quer a nível legislativo quer preventivo.

No período de 1970 a 2000 (na EUR-15), a diminuição do número de mortos rodoviários teve um decréscimo aproximadamente de 50% (CE, 2003: 7). Contudo os números apresentados pela UE em 2000 são devastadores, morreram cerca de 40 mil pessoas e 1,7 milhões de feridos (Reto e Sá, 2003: 46; CE, 2003: 6).

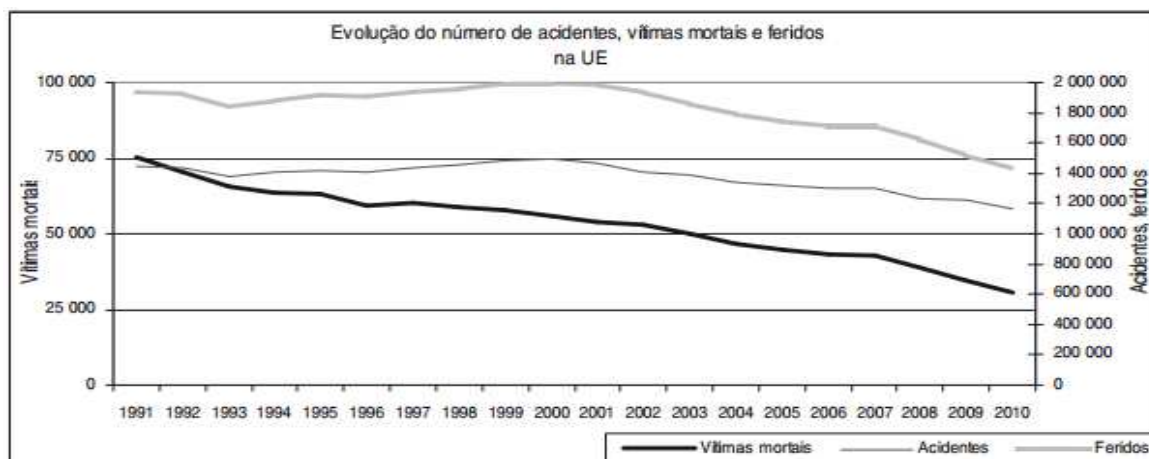
Gráfico 3: Acidentes rodoviários, n.º de mortes por milhão de habitantes EUR-15 (CE, 2003: 7).



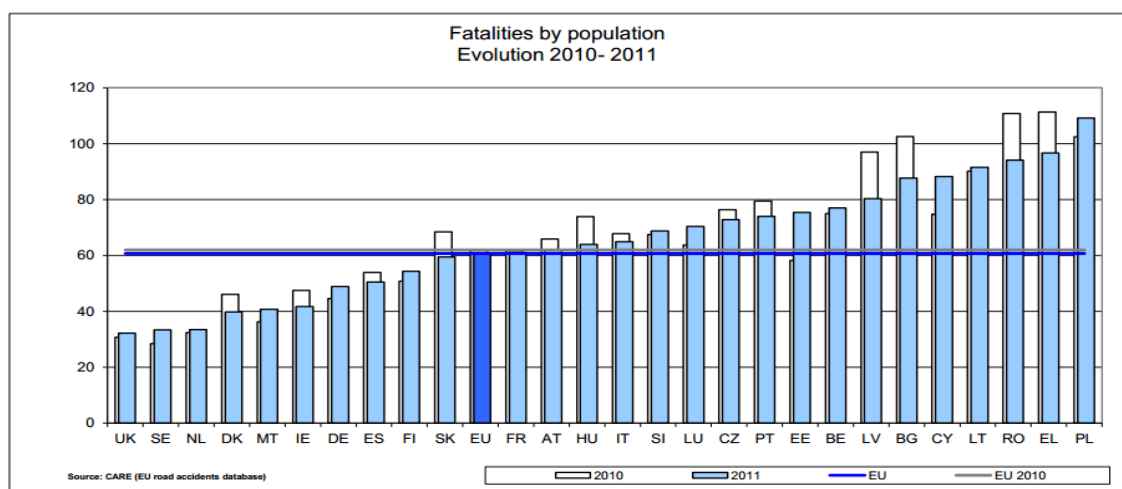
Os países da UE que apresentavam taxas de mortalidade rodoviária mais elevada por dez mil habitantes em 2000 foram Grécia, Portugal e o Luxemburgo (Reto e Sá, 2003: 21), sendo a Grécia o país onde a sinistralidade rodoviária foi mais fatal 63,5 (em cada mil vítimas) comparativamente com a UE que apresentou uma média de 22,3 (em cada mil vítimas) (Reto e Sá, 2003: 24).

Os resultados positivos alcançados de 1970 a 2000 continuaram na década seguinte. Em 1999 existiram 57 691 mortes e em 2009 verificou-se uma redução para 34 500, uma diminuição de 40,2% na EU-27 (Eurostat). Este resultado positivo deveu-se essencialmente ao programa de ação europeu para a segurança rodoviária 2001-2011 que permitiu diminuir a sinistralidade quase 45% o que possibilitou salvar mais de 125 000 vidas nesta década (Europa.eu).

Gráfico 4: Evolução do número de acidentes, vítimas mortais e feridos na UE (CE, 2010:11)



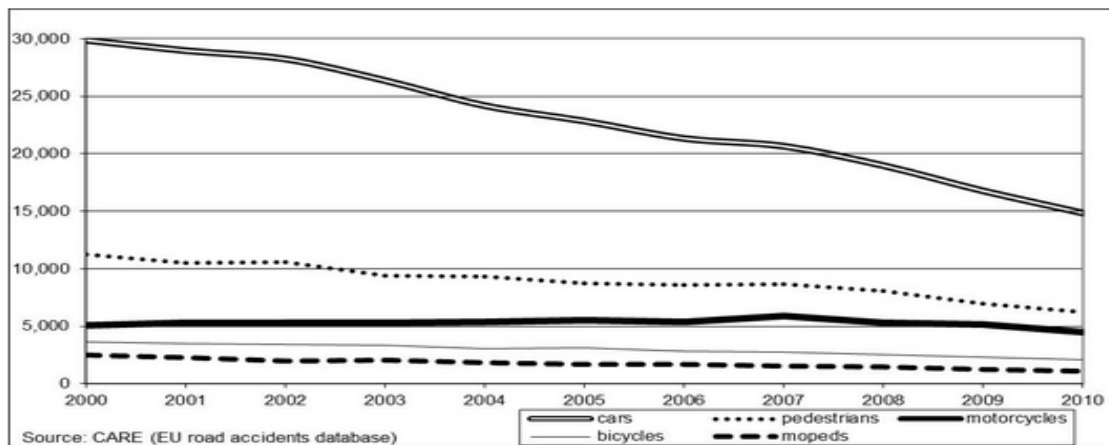
Em 2011 a sinistralidade rodoviária na UE diminuiu somente 2% o que fica aquém de resultados anteriores pois na década anterior as taxas apresentaram um decréscimo de 6%. Países como a Alemanha e a Suécia que eram um bom exemplo em termos de segurança rodoviária, revelaram um aumento significativo no número de mortos em 2011, e a Polónia e a Bélgica que tinham taxas muito desfavoráveis a sinistralidade ainda se agravou mais neste último ano. Para Simm Kallas, Comissário Europeu dos Transportes “Estes dados são um sinal de alerta. Trata-se do menor decréscimo da sinistralidade rodoviária numa década. Diariamente continuam a morrer 85 pessoas nas estradas da Europa. É inaceitável. Teremos de intensificar muito os esforços a nível nacional e da EU, para que até 2020 o número de mortes volte a ser reduzido a metade, como é nosso objetivo“ (Europa.eu).

Gráfico 5: Sinistralidade rodoviária na UE: evolução 2010 – 2011 (ec.europa.eu)

O número de vítimas mortais nos acidentes rodoviários na UE difere consoante o tipo de

veículo, cerca de metade das pessoas que morrem em consequência de acidentes de trânsito são peões e usuários de veículos de duas rodas (a motor e sem motor), apelidados como os “utentes vulneráveis”. Em 2003, o Conselho Europeu de Segurança Rodoviária divulgou um estudo onde é constatado que a probabilidade de ser morto em relação a um condutor ou passageiro de automóvel é maior em 8 vezes para os ciclistas, 9 vezes para os peões e 20 vezes para os condutores de veículos de duas rodas a motor (OMS, 2004: 7). A sinistralidade rodoviária tem decaído, no entanto os “utentes vulneráveis” são os que menos contribuíram para este decréscimo, principalmente os motociclos que não apresentam melhoria na diminuição da sinistralidade (Europa.eu).

Gráfico 6: Sinistralidade rodoviária na UE: vários tipos de utentes (Europa.eu)



As causas apontadas como responsáveis dos acidentes rodoviários na UE são essencialmente o consumo de álcool ou drogas, o excesso de velocidade e a rejeição do uso de cinto de segurança (Eurostat). Os acidentes de viação são a maior causa de morte no grupo etário dos 15 aos 29 anos (Eurostat).

Apesar dos êxitos alcançados o número de vítimas é muito elevado, assim é necessário não descuidar este problema que persiste no retirar o “direito à vida” ou o usufruir do “direito à vida” com dignidade.

1.1.3. Sinistralidade rodoviária em Portugal

O primeiro veículo registado em Portugal foi em 1895, um Panhard & Levassor, pertencia ao 4.º Conde de Avilez, que na sua viagem inaugural de Lisboa a S. Tiago do Cacém, embate num burro, tornando-se desta forma o pioneiro nos acidentes de viação. A sinistralidade rodoviária em Portugal alastrou-se de tal forma que “morrem em média, por dia, em consequência de acidentes de viação, cerca de quatro pessoas e ficam feridas perto

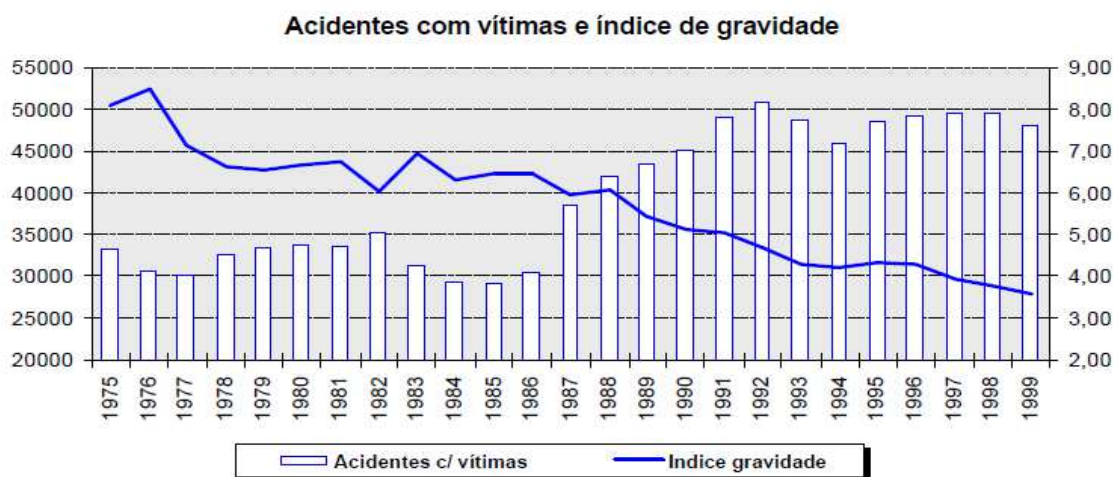
de cento e cinquenta e cinco, das quais 8,5% em estado grave”. (PT/MAI, 2003: 3)

O setor rodoviário em Portugal desfrutou de uma rápida e expressiva evolução desde 1974, devido ao momento político que se viveu, a nível geral o país desenvolveu significativamente e esta área não foi exceção. Em 1974, Portugal registava 844 000 automóveis e em 2010 continha 5 832 600 automóveis (Auto-informa). Relativamente às infraestruturas verificou-se uma forte evolução a partir do Plano Rodoviário Nacional (PRN) de 1985 e intensificou com o PRN de 2000, em 2012 existem no Continente 13 123 quilómetros de rede nacional rodoviária (INE).

Toda esta evolução refletiu-se nas taxas de sinistralidade rodoviária. Portugal durante muitos anos esteve no fim da tabela comparativamente com outros países da Europa. Segundo Faria (2008: v), em Portugal Continental, no período de 1975 a 2007, aconteceram mais de um milhão e trezentos mil acidentes com vítimas, de que resultaram cerca de 65.000 mortos e um número superior a um milhão e setecentos mil feridos.

No período de 1975 a 1999, os acidentes rodoviários aumentaram significativamente em Portugal, de 33 109 acidentes para 47 966 respetivamente, mas o índice de gravidade diminuiu: em 1975 resultaram 2676 vítimas mortais, o índice de gravidade foi de 8,1 e em 1999 existiram 1750 vítimas mortais em que o índice foi 3,6 (ANSR, 1999: 7). Desde 1986 é notória a diminuição do índice de gravidade, ou seja “a probabilidade de morte no envolvimento em acidentes com vítimas” (Seco e *al.*, 2008, Segurança Rodoviária: 8).

Gráfico 7: Acidentes com vítimas e índice de gravidade (ANSR, 1999: 8)



Relativamente ao “risco” de morte ou envolvimento num acidente com vítimas, Portugal, no período de 1988-2007 obteve resultados muito satisfatórios, na medida que o número de acidentes com vítimas diminuiu cerca de 19%. Mas o risco de envolvimento num aci-

dente em relação a uma determinada distância de referência baixou cerca de 40% do valor inicial (Seco e *al.*, 2008, Segurança Rodoviária: 9).

Em 2000, Portugal estava numa má posição relativamente às estatísticas da UE, 20,7% de vítimas mortais eram peões (ocupava o segundo lugar) e apresentava a maior mortalidade relativamente a veículos motorizados de duas rodas 23,5%. Relativamente a mortes em acidentes entre ligeiros as estatísticas não eram tão desfavoráveis, no entanto proeminentes, 47,2% vs 60,8% no conjunto da UE (Reto e Sá, 2003: 25-26).

A partir de 2000 Portugal demonstrou grandes progressos, de tal forma que no período de 1999 a 2006, Portugal foi um dos países da UE que apresentou uma maior diminuição da sinistralidade rodoviária, superando mesmo a média da UE. Portugal diminuiu em 54,5% enquanto a UE registou -28,3% (ANSR, 2008: 7). “Desde 1975, o nosso País passou do último lugar (Europa dos 15), a par com o Luxemburgo, para uma posição acima do meio da tabela em 2006 (Europa dos 27)”(ANSR, 2008: 7).

Quadro 7: Evolução da sinistralidade rodoviária na UE (ANSR, 2008: 7)

	Evo 75/06	Evo 91/06	Evo 03/06	Evo 99/06	Evo 99/02
Alemanha	-71,8%	-56,3%	-22,5%	-34,7%	-12,6%
Austria	-74,8%	-58,2%	-27,0%	-37,8%	-11,9%
Bélgica	-59,1%	-47,9%	-16,2%	-28,5%	-7,3%
Chipre		-36,0%	-17,6%	-32,1%	-19,4%
Dinamarca	-64,5%	-50,8%	-27,5%	-40,2%	-11,3%
Eslováquia		-16,4%	-19,2%	-19,2%	-5,8%
Eslovénia	-61,2%	-44,6%	5,8%	-24,3%	-20,1%
Espanha	-48,8%	-62,6%	-34,6%	-41,0%	-9,0%
Estónia		-51,4%	25,6%	-9,5%	-2,4%
Finlândia	-65,9%	-47,6%	-9,6%	-21,4%	-4,8%
França	-72,5%	-59,2%	-25,7%	-48,3%	-11,0%
Grécia	8,5%	-27,5%	2,7%	-23,1%	-23,6%
Hungria	-18,6%	-36,3%	-0,8%	2,4%	10,2%
Irlanda	-52,8%	-31,0%	2,4%	-21,6%	-13,5%
Itália	-50,5%	-35,7%	-13,2%	-22,0%	0,0%
Letónia		-49,0%	-22,4%	-29,8%	-12,3%
Lituânia		-29,7%	8,8%	5,2%	-5,2%
Luxemburgo	-77,5%	-63,9%	-33,9%	-42,6%	2,9%
Malta		-44,4%	-37,5%	127,3%	272,7%
P. Baixos	-74,8%	-49,4%	-31,7%	-37,7%	-11,6%
Polónia	-16,9%	-33,8%	-7,4%	-21,3%	-12,6%
Portugal	-73,7%	-71,8%	-38,5%	-54,5%	-20,0%
Reino Unido	-52,9%	-32,5%	-9,7%	-8,2%	-1,6%
Rep. Checa	-36,1%	-19,4%	-26,8%	-26,2%	-0,7%
Suécia	-65,8%	-43,7%	-16,9%	-25,8%	-4,5%
M. Europeia		-46,9%	-16,5%	-28,3%	-8,3%

Portugal em 2011 registou 32 541 acidentes com vítimas, com 891 vítimas mortais, 2 265 feridos graves, 39 695 feridos leves, com um índice de gravidade de 2,7 (ANSR, 2011: 5). A caracterização da sinistralidade mostra que a maioria dos acidentes ocorrem durante o dia (71%), 26% à noite e 3% na aurora ou crepúsculo. No entanto, o índice de gravidade apresenta-se inversamente: é mais elevado na aurora ou crepúsculo (5,0), posteriormente à noite (3,8) e o dia apresenta um índice mais baixo (2,3) (ANSR, 2011: 7). Os aciden-

tes com vítimas resultam na sua maioria de colisões (51%), despistes (33%) e atropelamentos (17%). Sucodem dentro das localidades (74%) e fora das localidades (26%) (ANSR, 2011: 10-11). O número de vítimas mortais/1 milhão de habitantes segundo o grupo etários, mostra que os ≥ 65 assume uma expressão significativa (141), segue-se o grupo dos 20-24 (135) e o grupo de 50-54 (101) (ANSR, 2011: 16).

As causas da sinistralidade rodoviária são diversas e que envolvem o “quadrinómio” (veículo, via, condições atmosféricas e fator humano). O conhecimento de fatores propulsores da sinistralidade rodoviária é fundamental para a amenizar e nesse sentido Portugal tem realizado um esforço notório nesta última década, no entanto não se deve descurar este problema que requer uma constante atenção das entidades responsáveis pela segurança rodoviária em Portugal. Os registos evidenciam a necessidade de uma atenção persistente no sentido de poupar vidas e sofrimento nas vítimas deste “flagelo”.

1.2. A sinistralidade rodoviária como problema social

Desde o aparecimento do automóvel, as sociedades estão confrontadas com o problema da sinistralidade rodoviária. A primeira morte a registar em acidente de viação data de 17 de agosto de 1896, Bridget Driscoll caminhava com a sua filha em Londres quando foi atropelada por um veículo, que segundo relatos da altura «circulava a “grande velocidade”. Deslocava-se provavelmente a 8 milhas (12,8 km/h), quando deveria circular a velocidade não superior a 4 milhas (6,4 km/h). O veículo era conduzido por um jovem, oferecendo passeios para mostrar o novo invento e segundo alguém, tentando impressionar uma jovem passageira. Durante o inquérito, o encarregado da ocorrência afirmou, “isto não pode voltar a acontecer”.» (OMS, 2004: 2). Mas... ‘voltou a acontecer!’ e nunca mais parou de aumentar!

O século XX protagonizou grandes acontecimentos, de destacar a enorme evolução que existiu a nível tecnológico. O automóvel e a rede viária usufruíram dessa evolução, o que originou uma autêntica “revolução” no tráfego rodoviário. Inicialmente o automóvel “surge como um consumo de grande luxo, reservado a uma pequena elite de pessoas abastadas” (Dupuy, 1995: 16), no entanto a sua evolução possibilitou que os custos fossem diminuindo permitindo o acesso a um grande número de pessoas, “centenas de milhões de automóveis circulam hoje no mundo” (Dupuy, 1995: 23).

A utilização massificada do automóvel aumentou exponencialmente as relações do fator humano, a sua mobilidade rodoviária é indissociável de uma interação social, o que torna

o trânsito “um movimento essencialmente social” (Balbinot, 2011: 21). O automóvel converteu-se num símbolo social, uma “continuação do próprio corpo, uma vez que os condutores tendem a interiorizar as características do seu automóvel na autoimagem, utilizando-o como forma de valorização pessoal (as pessoas são um pouco o carro que conduzem)” (Martins, 2010: Prefácio). O automóvel é hoje um bem de “primeira necessidade” para as pessoas e para as sociedades.

Para a mobilidade rodoviária em segurança é necessário o respeito de “um conjunto de normas sociais valorativas da capacidade dos cidadãos se movimentarem livremente de um local para o outro sem sofrerem lesões ou danos nos seus bens. A existência destas normas sociais é essencial para a regulação eficaz e bom funcionamento do sistema rodoviário” (Salaver 2005 *in* Meirinhos, 2009: 40). A sinistralidade rodoviária resulta na sua maioria do desrespeito desta normas sociais, do incumprimento legislativo mas também do desrespeito pelo outro convertendo-se em “problema social”.

Problema social é “uma alegada situação incompatível com os valores de um significado número de pessoas, que concordam ser necessário agir para a alterar” (Rubington e Weinberg *in* Pinto, 2001: 27), é “algo que atinge um grupo, ou uma categoria de pessoas, e suscita interrogações num círculo alargado, para além do foro individual” (Santos, 1999: 7). “É considerado como um problema de relações humanas que ameaça seriamente a própria sociedade ou impede as aspirações importantes de muitas pessoas. Um problema social existe quando a capacidade de uma sociedade organizada, para ordenar as relações entre as pessoas, parece estar falhando “(Raab e Slznick; Dicionário de Sociologia).

Herbert Spencer referido por Pinto (2001: 31-32) “defende que a sociedade e os seus elementos podem sofrer malformações, desajustamentos e doenças, à semelhança dos organismos vivos. Este argumento pressupõe um estado de saúde ou normalidade do organismo, sendo que as pessoas e as situações que interfiram com este estado de normal funcionamento do organismo social são assim considerados problemas sociais”.

Um “problema social” dá origem a diferentes tipos de discursos: “*interpretativos*” são os discursos que determinam de que se trata (qual é o problema), em que consistem as dificuldades sentidas (?); *explicativos*: quais são as causas dessas dificuldades (?) e *normativos (ou prescritivos)*: o que deve fazer-se para lhes dar solução? (Santos, 1999: 11).

Reportando estes discursos para o problema da sinistralidade rodoviária podemos interrogar: quais os problemas, as dificuldades e as causas da sinistralidade rodoviária e qual a solução?

Os problemas e as dificuldades da sinistralidade rodoviária não serão difíceis de mencionar e as estatísticas comprovam toda a ‘inquietação’ que representa na vida das pessoas e das sociedades. As taxas de sinistralidade que os países apresentam são denunciadoras de muito sofrimento humano, e de muitos custos para as famílias e para a sociedade. São vidas perdidas, incapacidades permanentes, “stop” de vida, que por vezes não mais é possível de retomar com dignidade, uma destruição de sonhos a nível pessoal e profissional. Do ponto de vista económico são inúmeros fatores que estão envolvidos: a utilização dos serviços de emergência, das companhias de seguros, das forças de segurança, dos tribunais e até a poluição ambiental, os veículos acidentados por vezes não são recuperáveis o que provoca o aumento de materiais não recicláveis. As causas estão identificadas e existem muitos esforços despendidos no sentido de solucionar este grave “problema social” que se tem mostrado persistente. As tentativas de solução têm minimizado o problema no entanto está longe de ser resolvido.

O ambiente rodoviário deve ser uma zona, por excelência, de articulação social. Contrariamente a mobilidade rodoviária é a «metáfora da “selva”, com a qual, enquanto condutores, justificamos os nossos comportamentos agressivos pelo respeito, quase exclusivo, da regra da sobrevivência, sustenta-se num valor extremo de individualismo, incompatível com a vida em sociedade e, portanto, gerador de desintegração social» (Reto e Sá, 2003: 193).

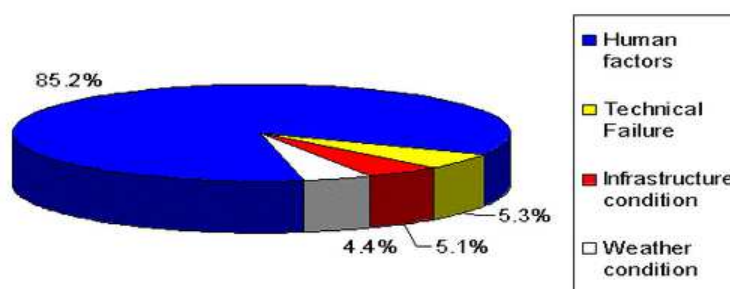
A sinistralidade rodoviária e as suas consequências “perduram para toda a vida e vão criando uma população cada vez maior de pessoas limitadas na sua plenitude física e psicológica” (Martins, 2010: 8). Os utentes rodoviários portadores de deficiência derivada dos acidentes de trânsito enfrentam estigmas muitas vezes e discriminação que se pode refletir na privação a nível social, educacional, profissional e financeiro. Muitas das vítimas sofrem consequências relacionadas com a saúde mental, como distúrbios transtornos de stresse pós-traumático, fobias, ansiedade e depressão (OMS, 2009: 4).

A mobilidade rodoviária assume um valor social, na medida em que o fator humano e a própria sociedade necessitam do tráfego rodoviário para a sua sobrevivência. A segurança rodoviária é uma tarefa coletiva onde importa consciencializar que o ambiente rodoviário é um espaço de interação social em que os utentes rodoviários se relacionam de acordo com regras de convivência, tolerância, solidariedade e respeito mútuo.

1.3. O fator humano em ambiente rodoviário

O ambiente rodoviário é organizado por um sistema composto por um “quadrinómio” (veículo, via, condições atmosféricas e fator humano) que acondiciona uma complexidade de fatores que em interação podem originar “desarmonias” que provocam os acidentes rodoviários. Os fatores que contribuem para a ocorrência de acidentes rodoviários são diversos, designadamente, as condições das infraestruturas, a sinalização das vias, as falhas mecânicas dos veículos, entre outras. Contudo os que estão relacionados com o fator humano são os que mais contribuem para a sinistralidade rodoviária. Segundo estudos a responsabilidade dos acidentes rodoviários recai aproximadamente em 85% no fator humano, que resultam de infrações ao código de estrada e de comportamentos característicos da falta de civismo, respeito e tolerância na partilha do ambiente rodoviário.

Gráfico 8: Principal causa de acidentes: fator humano (IRU)



Não será possível atenuar esta *doença social* quando o problema emerge de todos nós?

O fator humano integra-se no ambiente rodoviário como peão, passageiro ou condutor, qualquer um dos “papéis” que desempenha interfere na segurança rodoviária e poderá ser causador de um acidente rodoviário. No entanto o de “condutor” é o que tem maior relevância, já que o acidente rodoviário é uma “ocorrência na via pública ou que nela tenha origem envolvendo pelo menos um veículo (...)” (ANSR, 2011: 4).

Ao ser condutor e ao desempenhar a tarefa da condução, ou seja “a ação do Homem inserido no sistema rodoviário, ao nível do controlo e domínio de um veículo, em todas as situações de trânsito” (IMTT, 2010: 11), requer uma aprendizagem específica relacionada com conhecimento do Código da Estrada e com a capacidade de manobrar a máquina. A condução de um automóvel impõe que o condutor aprenda cerca de 40 tarefas principais e que desenvolva cerca de 1 500 subtarefas relacionadas com a ação (Ellingstad 1970 in IMTT 2010: 13). Para um desempenho seguro da tarefa de condução “é exigido ao condutor um elevado nível

de atenção e concentração, que devem ser mantidas durante todo o período de condução, a fim de poder reagir adequadamente a acontecimentos imprevistos e antecipar incidentes e acidentes” (IMTT, 2010: 13).

Como em toda a aprendizagem, os condutores precisam de adquirir conhecimento, adotar comportamentos e aptidões, de forma a desenvolverem competências. A complexidade das situações rodoviárias requer a tomada de decisões com autonomia e responsabilidade. O método “coaching” utilizado na formação de condutores vai nesse sentido e pretende “ajudar o candidato a condutor a tornar-se mais consciente das suas características e capacidades, do seu veículo, da interação entre ele e os outros utentes da via, num contexto social; tornar o candidato a condutor mais responsável por si próprio, pela sua própria aprendizagem e pelo seu comportamento no trânsito e ajudar o candidato a condutor a manter um sentido de responsabilidade em situações complexas de trânsito (...)” (IMTT, 2010: 49).

O comportamento do utente rodoviário é o alicerce da segurança rodoviária “a atitude do condutor e conseqüentemente o seu comportamento é muito mais importante para a segurança do que a sua capacidade técnica no manejo do veículo, esta também comprovadamente necessária” (PT/MAI, 2003: 13). A auto e hétero-representação dos condutores é uma das condicionante na mudança de comportamento. Em Portugal, «cada um de nós vê-se como um bom condutor, no mínimo razoável, sensato, atento e tranquilo; os outros são maus condutores, sem educação, inconscientes e, mesmo de má índole. (...) Estão reunidas as condições psicológicas para a desculpabilização generalizada dos acidentes, o que remete para uma visão fatalista da ocorrência da sinistralidade rodoviária, e/ou para causas externas a cada um de nós (“os outros”, “a estrada”, etc.)» (Reto e Sá, 2003: 59).

Reto e Sá (2003) criaram uma tipologia dos condutores portugueses, baseada num estudo que realizaram em 2002 e com suporte «nas afirmações relativas ao efeito das campanhas de segurança rodoviária, na aceitação passiva da inevitabilidade dos acidentes (fatalismo), na desresponsabilização dos condutores à custa dos comportamentos dos peões e dos “nabos”, na sensibilidade à conduta desajustada dos outros condutores (irritação com as “asneiras” dos outros e com as ultrapassagens), no cumprimento das regras (velocidade, álcool, telemóvel, cinto de segurança) e dos condicionadores externos da condução (polícia, família, acidente)» (Reto e Sá, 2003: 179).

Os nove tipos apontados são: condicionados (diminuem a velocidade quando veem a polícia ou acidentes ou quando pensam na família); irresponsáveis descrentes (não acreditam nas campanhas publicitárias de prevenção rodoviária, não são fatalista e responsabilizam os peões, ou os “nabos” pelos acidentes em que se envolvem); responsáveis descrentes (tam-

bém não acreditam nas campanhas, não são fatalistas e não culpabilizam os outros pela ocorrência de acidentes); cumpridores (são os respeitadores das regras de trânsito, nomeadamente os limites de velocidade, o uso do cinto de segurança e do telemóvel, a taxa de álcool); não fatalistas e crentes (acreditam positivamente nos efeitos das campanhas de prevenção rodoviária e não aceitam os acidentes como uma fatalidade); fatalistas irresponsáveis (acreditam que nada há para fazer no sentido de diminuir a sinistralidade rodoviária e não assumem a culpabilidade dos acidentes, projetando a culpa para os peões e “nabos”); fatalistas descrentes (não creem nas campanhas de prevenção rodoviária mas sim no “destino”, em que os acidentes são inevitáveis); indiferentes cautelosos (dividem-se equitativamente entre a concordância e a discordância, mostram-se cautelosos relativamente a regras como o uso do telemóvel, do cinto de segurança nos bancos traseiros, os perigos do cansaço e revelam-se indiferentes em serem ultrapassados) e sensíveis (protestam fortemente às “asneiras” dos outros e quando são ultrapassados (Reto e Sá, 2003: 179-181).

A segurança rodoviária “dependerá em grande parte do comportamento de cada cidadão e do posicionamento de rejeição ou de condescendência que a sociedade tiver para com os comportamentos inadequados de cada um” (PT/MAI, 2003: 5). A liberdade de trânsito está condicionada às “restrições constantes” do Código de Estrada, “as pessoas devem abster-se de atos que impeçam ou embarcem o trânsito ou comprometam a segurança ou a comodidade dos utentes das vias” (art. 3.º, alínea 2, Decreto-Lei n.º 44/2005).

Existem muitos fatores que são inibidores para a mudança de comportamento, como por exemplo a velocidade, que é uma das causas mais apontadas da sinistralidade rodoviária, no entanto os condutores mantêm-se resistentes na alteração desta conduta. Isto deve-se à relevância que a velocidade tem na sociedade atual em que a “elegeram como um dos seus principais valores” (Reto e Sá, 2003: 188). Segundo Fiorella Toro (2002) referida por Reto e Sá (2003: 188) «a velocidade, é uma “manifestação da potência”, um meio competitivo de diferenciação, uma fonte geradora de produtividade e de mobilidade e, sobretudo, uma componente essencial da gestão do tempo». Outro fator a acrescentar é “a sensação de segurança propiciada por veículos cada vez mais potentes e equipados com sistemas de segurança mais sofisticados e por infraestruturas rodoviárias que convidam a maiores excessos de velocidade” (Reto e Sá, 2003: 189).

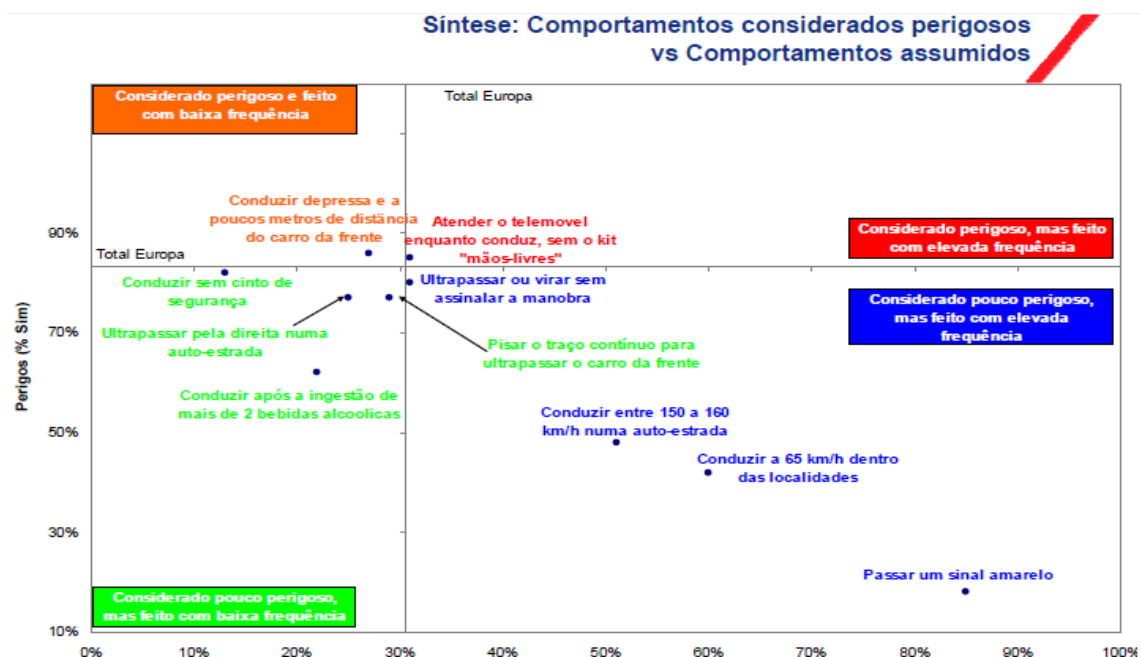
A fiscalização poderia ser um contributo preponderante para a adoção de comportamentos seguros, no entanto é desconsiderada pelos utentes rodoviários, «as autoridades rodoviárias são mais percebidas como “inimigo” que nos espreita e que é gratificante ludibriar, do que alguém que está no terreno para nos proteger, prevenindo as situações de acidentes, dissua-

dindo os faltosos ou punindo os infratores que colocam em risco a nossa segurança» (Reto e Sá, 2003: 190).

Esta imagem que os condutores têm das autoridades fiscalizadoras do trânsito é incitada muitas vezes pelos meios de comunicação social. Em janeiro de 2012 uma rádio portuguesa referia no noticiário das 9h que “caça à multa rendeu 80 milhões de euros nos cofres do Estado em 2011”. “Caça à multa”? De quem? Das autoridades? Então o problema está nas autoridades verem as infrações? Este número (80 milhões de euros) é de facto assustador mas no sentido do que representa em infrações cometidas nas nossas estradas. Os meios de comunicação deveriam orientar a informação num sentido de consciencializar o perigo que representam estes 80 milhões de euros, dessa forma estariam a contribuir para uma possível mudança comportamental dos condutores portugueses.

Os condutores demonstram preocupação com a segurança rodoviária. Segundo um inquérito publicado pela Comissão Europeia, os europeus pedem aos Estados-Membros que intensifiquem os seus esforços para melhorar a segurança rodoviária. Atribuem à condução sobre o efeito do álcool (94%) e ao excesso de velocidade (78%) o maior problema da segurança rodoviária (Comissão Europeia). Contrariamente a esta preocupação os condutores assumem a prática de comportamentos inseguros mesmo considerando-os perigosos, esta revelação surge de um estudo que agrupou nove países (Bélgica, Alemanha, Irlanda, Itália, Luxemburgo, Portugal, Espanha, Suíça e Grã-Bretanha) (AXA, 2009: 3).

Gráfico 9: Comportamentos considerados perigosos vs comportamentos assumidos (AXA, 2009: 61)



Os utentes rodoviários necessitam de uma maior consciencialização acerca do perigo dos seus comportamentos e do “risco” que representam no seu bem-estar. Existem vários meios que tentam influenciar os utentes no sentido de uma adoção de comportamentos mais seguros, a legislação, a fiscalização, as campanhas de prevenção rodoviária, entre outros, no entanto a segurança rodoviária depende essencialmente de cada um de nós.

A adoção de comportamentos seguros e responsáveis baseiam-se na prática de uma condução defensiva que se fundamenta essencialmente na antecipação, ou seja, de acautelar previamente um possível “perigo” que surja da interação dos elementos que compõem o ambiente rodoviário. A evolução das sociedades processa-se a um ritmo muito acelerado e o comportamento dos utentes rodoviários necessita de acompanhar esta evolução.

A mobilidade rodoviária em 2012 é diferente da que existia há três ou quatro décadas atrás. Existe uma necessidade permanente de adaptação às mutações da mobilidade rodoviária, assim torna-se necessário promover a todos os utentes atitudes cívicas e um hábito de condução segura, responsável e consciente. Se o utente rodoviário estiver convicto dos seus comportamentos de risco e das consequências negativas que poderão trazer para a sua vida, sentir-se-á mais motivado para adotar comportamentos mais seguros e de se autoproteger, o que se refletirá num ambiente rodoviário mais seguro para si e para os outros. Como se refere no terceiro capítulo a cidadania rodoviária deve ser reconhecida como uma forma de sustentar uma convivência saudável no ambiente rodoviário e, como tal transformadora de uma cultura rodoviária onde estabeleçam os valores essenciais, como o civismo, a tolerância e o respeito pelo outro.

Apesar de toda a evolução nas vias e na tecnologia dos veículos que progride no sentido de um ambiente rodoviário mais seguro, não serão nunca infalíveis. A segurança rodoviária dependerá sempre na sua maioria do fator humano e na responsabilidade dos seus comportamentos no ambiente rodoviário. A mudança de comportamentos através da mudança de atitudes face ao tráfego rodoviário é uma necessidade social em termos de segurança rodoviária.

Como síntese e para responder à questão colocada inicialmente concluímos que a sinistralidade rodoviária está dispersa por todo o mundo, o número de vítimas é assustador, conduz as sociedades para vários problemas: humanos, sociais e económicos. Os acidentes de viação são hoje uma *doença social* apelidada como a “epidemia do século XXI”, alude a um “problema social”, na medida em que o fator humano e a própria sociedade necessitam do tráfego rodoviário para a sua sobrevivência. Os automóveis evoluíram, estão cada vez mais seguros, com sistemas de segurança ativa e passiva que pro-

porcionam maior segurança para os seus usuários bem como a rede viária, as infraestruturas e a sinalização tiveram um enorme progresso no sentido de minimizar o risco de acidente rodoviário. Em contrapartida o fator humano parece que não conseguiu acompanhar esta evolução, já que as atitudes e os comportamentos rodoviários que colocam a segurança rodoviária em perigo são práticas constantes, e os seus reflexos estão visíveis nas elevadas taxas de sinistralidade que os países apresentam. Ao fator humano, que é o “motor” do ambiente rodoviário é atribuída a responsabilidade em 85% dos acidentes rodoviários (IRU). A promoção da segurança rodoviária requer uma articulação social, em que esteja assegurado os direitos e deveres de cada utente rodoviário fundamentado numa cidadania rodoviária.

2. Medidas contra a sinistralidade rodoviária na Europa e em Portugal

Que medidas de carácter geral (extraescolares) têm sido aplicadas na Europa e em Portugal para combater a sinistralidade rodoviária?

A mobilidade rodoviária intensificou-se na Europa essencialmente a partir do Tratado de Roma, assinado em 1957, que incorporava uma política comum dos transportes. As sociedades viveram grande evolução desde então e o setor dos transportes aumentou exponencialmente, tornando-se um “impulsor” de elevado valor para as sociedades. O Tratado de Maastricht veio ampliar a mobilidade na Europa, assinado a 7 de fevereiro de 1992, entrou em vigor a 1 de novembro de 1993, teve como objetivo primordial uma “unificação política” que proporcionou a livre circulação na Europa de capital, serviços, produtos e pessoas, o que intensificou o tráfego rodoviário, “introduziu o conceito de rede transeuropeia, que permitiu desenvolver um esquema diretor das infraestruturas de transporte ao nível europeu, beneficiando de um apoio financeiro comunitário” (CE, 2001: 11). A par desta evolução surge a sinistralidade rodoviária que requer uma intervenção ativa e permanente. A execução de programas e estratégias de prevenção/sensibilização rodoviária são diversas em diferentes áreas de intervenção.

2.1. Programas europeus e estratégias em Portugal desde 1989

Europa

A UE tem a sinistralidade rodoviária como um assunto prioritário e a preocupação demonstrada em minimizar esta *doença social* é de longa data. Para tal implementa legislação, campanhas e programas de prevenção rodoviária que incidem na educação e sensibilização dos usuários rodoviários, de forma a incutir comportamentos seguros e, com o mesmo intento, aposta na investigação tecnológica para que seja possível a partilha do ambiente rodoviário em segurança.

Os países desenvolvidos são os que recorrem com maior facilidade à promoção de programas e campanhas de prevenção rodoviárias o que se reflete nos resultados positivos que têm alcançado. Os países menos desenvolvidos apresentam maior dificuldade em

minimizar este problema. Com menos recursos para investir neste setor de prevenção apresentam taxas de sinistralidade muito preocupantes.

Em 1989 um grupo de pesquisadores iniciou um consórcio para investigar as atitudes dos condutores: SARTRE, *Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe* (SARTRE, 1998: 3). O primeiro inquérito foi realizado entre outubro de 91 a junho de 92, participaram 15 países (10 que pertenciam à UE e 5 não pertencentes), o inquérito foi aplicado a uma amostra representativa de aproximadamente 1000 titulares de carta de condução em cada país, totalizando 17 430 titulares de carta de condução. Cinco anos mais tarde é aplicado um segundo inquérito, com critérios semelhantes ao anterior embora com menos questões, acrescentou novos itens; relativamente à preservação da qualidade do ar e à prioridade que devem ter os transportes em projetos futuros. Participaram 19 países, os que pertenciam à UE, com exceção de Dinamarca e Luxemburgo e com a participação da Suíça e de Central países da Europa, a República Checa, Eslováquia, Hungria, Eslovénia e Polónia (SARTRE, 2004: 20).

Em 2002 e 2003, foi realizado SARTRE 3 onde participaram 23 países, respeitando as matrizes dos anteriores foi aplicado a uma amostra de 1000 condutores por país. O objetivo mantinha-se, ou seja obter informação sobre atitudes e comportamentos dos condutores, bem como o estudo de fatores sociais e culturais que levam a comportamentos diferentes relacionados com o risco e ações a serem implementadas para melhorar a segurança rodoviária (SARTRE, 2004: 20).

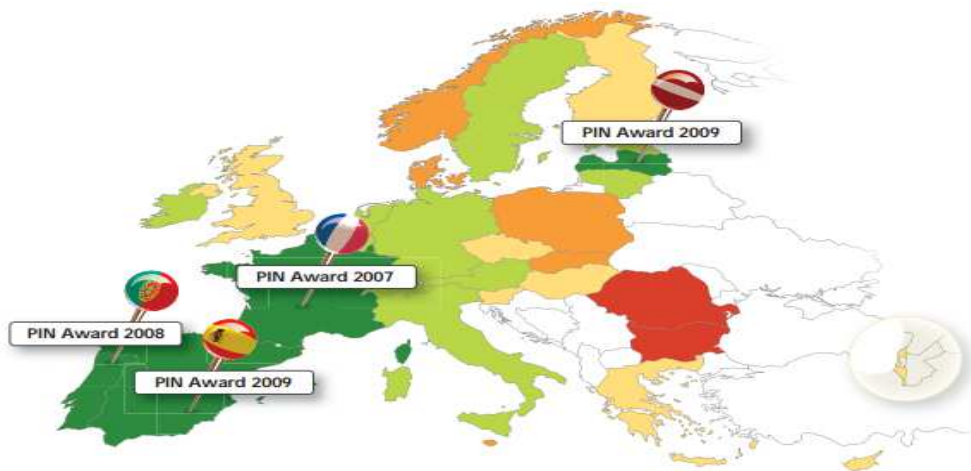
As conclusões obtidas indicam que de 1990 a 2001, existiram muitas melhorias em termos de segurança rodoviária na Europa, e que se refletiu na diminuição das taxas de mortalidade. Alguns países introduziram medidas legislativas que penalizam os condutores, nomeadamente em relação ao excesso de álcool, limites de velocidade e o uso de telemóvel, embora estas práticas não tenham sido aplicadas por todos os países. Comparativamente entre 1995/96 e 2001, alguns países destacam-se relativamente à melhoria da segurança rodoviária, nomeadamente Áustria, Alemanha, Países Baixos, Polónia, Portugal, Eslovénia e Suíça (SARTRE, 2004: 261). SARTRE 4 está em fase de análise e os resultados ainda não foram publicados.

European Transport Safety Council (ETSC) “é uma organização sediada em Bruxelas tomada independente sem fins lucrativos dedicada a reduzir os números de mortos e feridos nos transportes na Europa”. Iniciou em 1993 e propõe-se “identificar e promover medidas eficazes” para combater a sinistralidade rodoviária, tem como missão o aconselhamento especializado em matéria de segurança rodoviária à Comissão Europeia, do Par-

lamento Europeu e Estados-Membros. Promove e identifica medidas eficientes de investigação, de melhores práticas em áreas que ofereçam o maior potencial para uma redução de vítimas e acidentes rodoviários.

Impulsionadora de vários projetos, nomeadamente: sholow, relacionado com a velocidade excessiva; praise, com as boas práticas em segurança rodoviária “No” trabalho e “Para” o trabalho; drink driving, uma campanha com o slogan “Segura e sóbrio” de forma a alertar para a redução do consumo de álcool; pin compara o desempenho dos Estados-Membros, de forma a identificar e promover melhores práticas rodoviárias, iniciou em junho de 2006 e atribui um prémio para os que obtiverem melhores resultados anuais (Portugal recebeu este premio em 2008); voice uma campanha europeia para proteger os utentes rodoviários mais vulneráveis e enforcement uma melhor aplicação da legislação rodoviária. (ETSC)

Quadro 8: Prémio Pin (ETSC, 2009:8)



Em 1992 foi promovido o primeiro Livro Branco da Comissão Europeia (CE) titulado “o futuro desenvolvimento da política comum de transportes” que simplificou de certa forma a mobilidade na Europa, “a palavra de ordem deste documento era a abertura do mercado dos transportes (...) este objetivo foi globalmente atingido. Hoje, um camião já não é obrigado a regressar vazio de um transporte internacional (...) a cabotagem rodoviária tornou-se uma realidade” (CE, 2001: 10). Em 2001, a Comissão Europeia, promulgou um novo Livro Branco titulado “a política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções” que assimilava orientações compreendidas em sessenta medidas de segurança nos transportes a ter em conta até 2010 (CE, 2001: 2). Relativamente ao transporte rodoviário, o objetivo consistia numa redução em 50% do número de vítimas em acidentes rodoviários (CE, 2001: 19). De imediato a CE adotou duas iniciativas relativas à rede

transeuropeia: (i) harmonização da sinalização dos locais especialmente perigosos; (ii) uniformização das regras relativas aos controlos e sanções do excesso de velocidade e de álcool para o transporte comercial internacional (CE, 2001: 19). De forma a contribuir para o objetivo da redução de vítimas mortais para metade até 2010, a UE promoveu ações a dois níveis: harmonização das penalizações, «os automobilistas e os condutores profissionais sabem que devem “levantar o pé” em determinados países e que, noutros, podem acelerar em quase total impunidade» e a inclusão de novas tecnologias ao serviço da segurança rodoviária (CE, 2001: 72).

Neste sentido a UE desenvolveu o “Programa de Ação para a Segurança Rodoviária (2003-2010)” que abrangia um conjunto de medidas que permitissem alcançar o objetivo de reduzir os acidentes rodoviários em 50%, colocando como referência a média da sinistralidade entre 1998 a 2000.

Este programa teve como objetivos: (i) incentivar a prática de melhores comportamentos rodoviários, nomeadamente o cumprimento legislativo e uma melhor formação inicial e contínua dos condutores; (ii) aumentar a segurança nos veículos recorrendo às novas tecnologias eletrónicas; (iii) melhorar as infraestruturas rodoviárias, sinalizando os pontos negros; (iv) promover um quadro metodológico relativamente ao reconhecimento e divulgação de melhores práticas no sentido de recolher e analisar meios de combater a sinistralidade rodoviária e (v) promulgar uma Carta Europeia da Segurança Rodoviária (CE, 2003: 4-5).

Este programa referia como principais domínios de ação: incentivar os utilizadores para um melhor comportamento; tirar partido dos progressos técnicos; incentivar a melhoria das infraestruturas rodoviárias; segurança do transporte comercial de mercadorias e passageiros; socorro e assistência às vítimas de acidentes rodoviários; recolha, análise e difusão dos dados relativos aos acidentes (CE, 2003: 15-38) e a Carta Europeia da Segurança Rodoviária.

A Carta Europeia de Segurança Rodoviária (CESR) “é muito mais do que um documento de linhas de conduta. É um convite à ação concreta, à avaliação dos resultados e à promoção da necessidade de reduzir os acidentes na estrada. Pretende “salvar 25 mil vidas por ano”, apela a todos “os membros da sociedade, tais como, uma pequena escola de aldeia, uma associação rural ou uma grande empresa multinacional”, que estimulem a segurança rodoviária. Na Europa a segurança rodoviária está baseada no princípio da “responsabilidade partilhada” na medida que “cada um de nós tem um papel a desempenhar para tornar as estradas da Europa mais seguras”. A CESR proporciona aos seus aderentes a partilha e reflexões de boas práticas de segurança rodoviária e estimula a aprendizagem de novas técnicas de segurança rodoviária. A carta tem validade inicial de três anos, compreende uma

parte comum, no entanto os subscritores podem ter compromissos específicos que serão públicos e os quais têm de ser respeitados rigorosamente e de “forma continuada”, existindo uma fiscalização no sentido de comprovar o seu cumprimento (CE, 2003: 12).

O Projeto Supreme foi outra estratégia para alcançar uma mobilidade rodoviária em segurança, acionado pela Comissão Europeia, iniciou em dezembro de 2005 e finalizou em junho de 2007, onde participaram 31 organizações nacionais e internacionais de segurança rodoviária. Consistiu em “recolher, analisar, resumir e publicar boas práticas em matéria de segurança rodoviária dos Estados-Membros da União Europeia, bem como da Suíça e Noruega” com intento de serem divulgadas e adotadas por outros (CE, SUPREME, 2010: 5). Este projeto centra-se em nove áreas: organização institucional da segurança rodoviária; infraestruturas rodoviárias; automóveis e dispositivos de segurança; formação e campanhas em matéria de segurança rodoviária; ensino da condução; aplicação da legislação rodoviária; reabilitação e diagnósticos; assistência a sinistrados e informação sobre segurança rodoviária e recolha de dados (CE, SUPREME, 2010: 6).

Os programas divulgados no SUPREME foram classificados por cores: verde para ‘melhores prática’, laranja para ‘práticas promissoras’ e amarelo para ‘boas práticas’ (CE, SUPREME, 2010: 7):

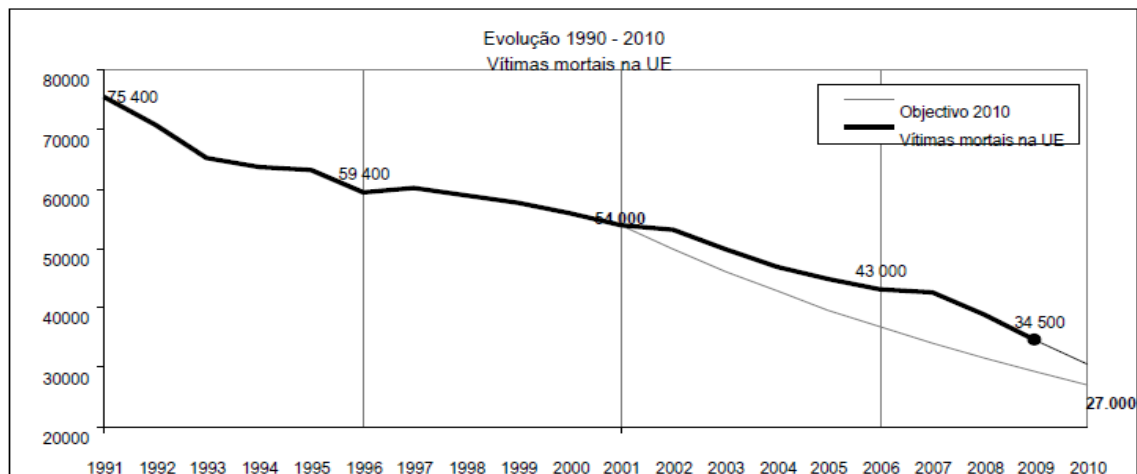
Quadro 9: Programas SUPREME (CE, SUPREME, 2010: 9-57)

Programas divulgados pelo SUPREME		
Verde (melhores práticas)	Laranja (práticas promissoras)	Amarelo (boas práticas)
Segurança sustentável nos Países Baixos (inícios dos anos 90)	“Programa de Ação Federal para maior segurança rodoviária” da Suíça (2007-)	Gestão de zonas de alto risco
Visão Zero na Suécia (1997)	Fundo de Segurança Rodoviária da Bélgica (2004)	Sinais de mensagem variável
Programa Tarva da Finlândia (1994-)	Medidas de combate às colisões contra árvores em França	Inspeções de segurança das estrada
Zonas de velocidade reduzida em áreas residenciais	Uso obrigatório de capacete por ciclistas	A rede rodoviária monofuncional hierárquica dos Países Baixos
Guias sonoras na Suécia	Controlo inteligente da velocidade (ISA)	Contínuo educativo em França
Rotundas	Rótulo de segurança rodoviária nos Países Baixos: Zebra Seef	Flits! Um monólogo teatral em multimédia na Bélgica
Limitação da velocidade e manutenção durante o inverno na Finlândia	Promoção da utilização de sistemas eCall na Finlândia	Campanha BOB, com origem na Bélgica (1995)
Auditorias de segurança das estradas Grã-Bretanha	Apoio psicológico a vítimas de acidentes rodoviários em Espanha	Goochem, o armadilho, proveniente dos Países Baixos
Euro NCAP	Sistema de informação sobre segurança rodoviária na Letónia	Sinal de Luz da Letónia (2004 e 2005) «peão sem refletor é um corpo morto».

Luzes diurnas permanentes (LDP)	Análise aprofundada sobre acidentes de viação envolvendo veículos pesados nos Países Baixos	Ensino inicial da condução na Dinamarca (alteração radical em 1986)
Refletores laterais para bicicletas		Mais experiência para os alunos de condução na Suécia (1993)
Bloqueio da ignição por alcoolémia (alcolock)		Oficinas de segurança na Suécia
Registo de dados de ocorrências (caixas negras)		Controlo do uso de cintos de segurança na Dinamarca
Reclama! da Noruega		Pontos de penalização na Letónia (2004)
Programa de radares de segurança no Reino Unido (2000-)		Aperfeiçoamento obrigatório da condução na Áustria
Controlo de percursos nos Países Baixos		Curso de formação para condutores alcoolizados reincidentes na Suíça
Faixas de emergência em estradas congestionadas na Alemanha e Suíça		Seminário de reabilitação de jovens condutores na Alemanha
Teste aleatório do balão		Avaliação psicológica rodoviária dos condutores alcoolizados na Áustria
Criação de uma unidade móvel de cuidados intensivos na Dinamarca (UMCI)		Cursos de primeiros socorros incluídos nas aulas de condução
Transporte de vítimas de acidentes de viação por helicóptero nos Países Baixos		Reboques na rede de autoestradas nos Países
Medidas corretivas da comunicação incompleta de acidentes de viação mortais nos Países Baixos		Controlo de infrações com telemóvel na Grã-Bretanha
O registo de sinistralidade nas estradas da região do Ródano em França		
O inquérito nacional sobre deslocações no Reino Unido (NTS)		
Controlo de velocidade e de condução sob o efeito de álcool na Suíça		

No período de 2001 a 2010 a UE diminuiu “*road fatalities*” em 43% (europa.eu), uma marca positiva, mas que não permitiu atingir o objetivo do Programa de Ação para a Segurança Rodoviária (2003-2010) reduzir para metade o número de vítimas mortais.

Gráfico 10: Evolução de vítimas mortais na UE de 1990 a 2010 (CE, SUPREME, 2010: 3)



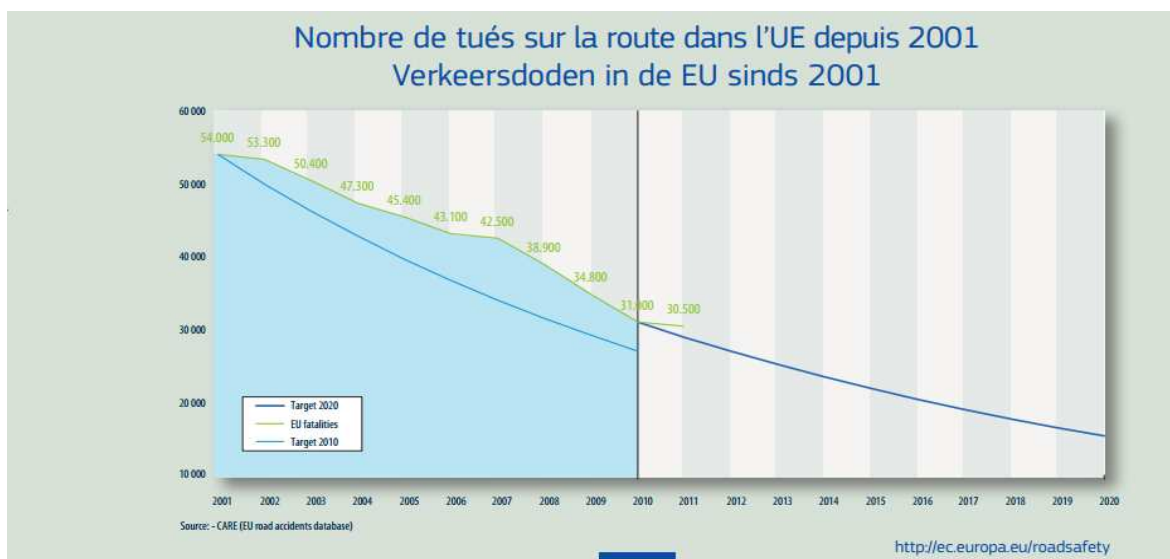
A CE apoiou o projeto CAST (campanhas e ações de sensibilização em estratégias de segurança no trânsito) que foi desenvolvido entre 2006 e 2009 com o intuito de melhorar a segurança rodoviária através de campanhas de prevenção. Incidiu no desenvolvimento de ferramentas para ajudar os profissionais das campanhas, nomeadamente, “um *Manual para a Conceção, Implementação e Avaliação* de campanhas de comunicação de segurança rodoviária; uma *Ferramenta de Avaliação*, que visa ajudar os utilizadores a avaliar a eficácia da campanha; e uma *Ferramenta de Elaboração de Relatórios*, que fornece orientações claras para a redação de um relatório de campanha completo e normalizado”. CAST foi implementado por um consórcio de 19 instituições e coordenado pelo Instituto de Segurança Rodoviária Belga (CAST, 2010: 3).

A UE não abranda na tentativa de reduzir a sinistralidade rodoviária e promoveu um novo programa em 2010 denominado “Rumo a um Espaço Europeu de Segurança Rodoviária” que integra as orientações para uma política de segurança rodoviária 2011 a 2020. O intento deste programa é continuar a “salvar vidas”, através de uma avaliação *ex-post* do programa anterior, Programa de Ação para a Segurança Rodoviária (2003-2010), agrupa um conjunto de sete objetivos estratégicos: melhorar a educação e a formação dos utentes da estrada; intensificar o controlo do cumprimento do código da estrada; uma infraestrutura rodoviária mais segura; veículos mais seguros; melhorar os serviços de emergência e a pós-assistência aos feridos e proteção dos utentes mais vulneráveis da via pública (CE, 2010: 5-12).

Este programa assenta num conjunto de princípios que procuram unir esforços de todos os países da UE, pretende: (i) promover normas mais elevadas de segurança rodoviária em toda a Europa; (ii) uma abordagem integrada da segurança rodoviária e (iii) subsidia-

riedade, proporcionalidade e responsabilidade partilhada (CE, 2010: 3-4). Ambiciona que a segurança rodoviária seja percecionada como uma responsabilidade de todos, em que “está estreitamente ligada às políticas de energia, ambiente, emprego, educação, juventude, saúde pública, investigação, inovação e tecnologia, seguros, comércio e relações externas, entre outras”, os responsáveis devem demonstrar empenho em minimizar este problema e adotarem medidas concretas (CE, 2010: 4).

Gráfico 11: Número de mortes rodoviárias desde 2001 na EU (Eu, [road safety](#))



A importância da segurança rodoviária é amplamente aceite. São inúmeros os programas e estratégias promovidas na UE, com temas e abordagens diversas, por vezes com um público-alvo específico, nomeadamente os utentes mais vulneráveis do ambiente rodoviário, como os peões, crianças, idosos, ciclista... A sinistralidade rodoviária é impossível de eliminar, no entanto estas medidas contribuem de forma significativa para a sua redução.

Portugal

“Educar o utente, criar um ambiente rodoviário seguro e legislar no sentido de garantir que os comportamentos do utente e as características do ambiente rodoviário são adequados à manutenção do equilíbrio do sistema de forma a reduzir a probabilidade de que, num dado momento e local, as exigências do ambiente ultrapassem as capacidades de resposta do utente, são as tarefas de quem tem a responsabilidade da gestão desta área”.

(PT/MAI, 2003: 10)

Em Portugal existem vários organismos que direta ou indiretamente são responsáveis pela segurança rodoviária e que promovem estratégias, programas e campanhas no sentido de minimizar esta *doença social*. Alguns organismos responsáveis são: o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres ([IMTT](#)); a Autoridade Nacional de Segurança Ro-

doviária (ANSR); Instituto de Infraestruturas Rodoviárias (InIR); Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP); Automóvel Clube de Portugal (ACP); Associação de Cidadãos Automobilizados (ACA-M), Polícia de Segurança Pública (PSP); Guarda Nacional Republicana (GNR); Estradas de Portugal (EP); Associação para a Promoção de uma Cultura de Segurança Rodoviária (GARE), entre outros, todos com o objetivo de tornar as nossas estradas mais seguras.

A sinistralidade rodoviária tem obtido uma atenção especial por parte dos organismos responsáveis. São diversas as medidas de segurança rodoviária adotadas e desenvolvidas em Portugal quer a nível legislativo quer a nível preventivo. Ao nível legislativo foram várias as alterações, nomeadamente: a obrigatoriedade do tacógrafo e o agravamento das sanções pecuniárias (1989); criminalização para a TAS (taxa de alcoolémia no sangue) $\geq 1,20$ g/l (1990); inspeções periódicas obrigatórias (1992); obrigatoriedade do uso do cinto de segurança e redução da velocidade para 50 km/h dentro da localidade, e uso de capacete para ciclomotores (1994); obrigatoriedade do uso de sistemas de retenção para crianças (1995); alterações ao Código da Estrada, agravamento das sanções pecuniárias (2001); e novas alterações ao Código da Estrada, agravamento de sanções pecuniárias e acessórias, uso de colete retrorrefletor obrigatório, coimas diferenciadas para excesso de velocidade (2005) (ANSR, 2008a: 6).

Gráfico 12: Evolução das vítimas mortais e medidas de segurança rodoviária (Ansr, 2010: 5)



O Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR) foi um “símbolo” marcante no combate à sinistralidade rodoviária em Portugal. Promovido em 2003 resultou em conformidade com a CE e o “Programa de Ação para a Segurança Rodoviária (2003-2010)” em que o objetivo era uma “redução de 50% do número de mortos e feridos graves até ao ano 2010” em relação à

media anual de 1998 a 2000, todavia para os peões, condutores de veículos de duas rodas e acidentes dentro das localidades era de 60% (PT/MAI, 2003: 5). O PNPR compreendia um Programa de Ações (PA) 2003 a 2005 e um Programa de Formação Técnica (PFT) que intervinham em diversas áreas como: a educação/formação; ações de informação/sensibilização – campanhas, ações nas infraestruturas e ações de fiscalização, formação e avaliação de condutores, fiscalização e socorro às vítimas.

Numa abordagem ampla e bem estruturada procurava implementar medidas a todos os níveis para promover a segurança rodoviária, agrupava como objetivos prioritários: velocidades mais seguras; maior segurança para os peões e para os utentes de veículos de duas rodas; combate à fadiga, condução sob a influência de álcool e de drogas; mais e melhor utilização dos sistemas de segurança; menor sinistralidade envolvendo pesados; infraestruturas rodoviárias mais seguras e melhor socorro às vítimas de acidente (PT/MAI, 2003: 29). Portugal na generalidade alcançou os objetivos do PNPR mesmo antes do término do período abrangido (ANSR, 2008: 3).

A Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015 (ENSR) elaborada pela ANSR com o acompanhamento e direção científica do Instituto Universitário de Lisboa (ISCTE) pretende dar continuidade aos resultados positivos. Ambiciona “colocar Portugal entre os 10 países da UE com mais baixa sinistralidade rodoviária, medida a 30 dias por milhão de habitantes” (ANSR, 2008: 10), para tal está dividida em dois períodos (2008-2011 e 2012-2015). Os objetivos quantitativos que ambiciona alcançar pretendem que até 2011 a sinistralidade em Portugal esteja nos 78 mortos por milhão de habitante (redução de 14,3% com base em 2006) e em 2015 atingir os 62 mortos por milhão de habitantes (31,9% face a 2006) (ANSR, 2008: 11).

Os fatores identificados como prioritários, bem como os vários segmentos críticos que mereceram ponderação no desenvolvimento da ENSR, estão relacionados: (i) com a acalmia de tráfego (controlo de velocidade); (ii) o controlo da condução sob o efeito do álcool e de substâncias psicotrópicas; (iii) a formação, condições do acesso ao título de condução e a avaliação dos condutores; (iv) a formação e a educação para a segurança do ambiente rodoviário; (v) o socorro às vítimas (especialmente ao nível da prontidão e do estabelecimento de uma rede especializada de estruturas hospitalares); (vi) a auditoria das vias (particularmente nas estradas nacionais e municipais) e inspeção da sinalização e (vii) a fiscalização da segurança do parque automóvel (ANSR, 2008: 8-9).

No seguimento da ENSR, a ANSR elaborou um guia (Guia para a elaboração de Planos Municipais de Segurança Rodoviária) de apoio às autarquias, como forma de reconheci-

mento “da importância do poder autárquico como agente fundamental para a implementação de políticas locais” (ANSR, 2009:1).

Portugal tem a segurança rodoviária como assunto relevante e a sinistralidade como grave problema para debilitar, para tal não poupa esforços e várias são as estratégias implementadas quer a nível legislativo quer a nível preventivo, o que tem permitido alcançar algum sucesso no combate a este “flagelo”.

2.2. Campanhas de prevenção/sensibilização rodoviária

As campanhas publicitárias de prevenção rodoviária, procuram prevenir comportamentos desajustados perante as situações de trânsito, evidenciando a (in)segurança rodoviária. Tentam sensibilizar /consciencializar / educar os utentes rodoviários na adoção de comportamentos seguros e combater “vícios” e desrespeitos na mobilidade do ambiente rodoviário.

As campanhas de prevenção rodoviária são definidas como:

“Ações com o objetivo de informar, persuadir ou motivar pessoas com vista a mudar as suas crenças e/ou comportamentos, de modo a aumentar a segurança rodoviária no seu conjunto ou a nível de um grande público específico e bem definido, num determinado período, através de atividades de comunicação organizadas envolvendo canais de comunicação específicos, frequentemente combinados com apoio interpessoal e/ou outras ações de apoio como a aplicação das normas, a educação, a legislação, o aumento do empenho do pessoal, as recompensas, etc.”

(CAST, 2010: 5).

Os objetivos das campanhas de prevenção rodoviária visam o fornecimento de “informação sobre novas leis ou sobre alterações legislativas, aumentar o conhecimento e/ou a sensibilização para novos sistemas incorporados nos veículos, riscos, etc. e comportamentos preventivos adequados; alterar fatores subjacentes que se sabe influenciarem o comportamento dos utentes da estrada, modificar comportamentos problemáticos ou manter comportamentos conscientes em termos de segurança e reduzir a frequência e a gravidade dos acidentes” (CAST, 2010: 5).

No entanto as campanhas muitas das vezes não atingem os objetivos previstos, para isso Neto (2000) aponta vários fatores: o comunicador da mensagem ter *baixa credibilidade*; falta de *controlo comportamental percebido*, ou seja crença pelo público na incapacidade de mudar o seu comportamento no sentido aconselhado; a *ilusão de invulnerabilidade*, as pessoas acreditam que estão protegidas das adversidades da vida apesar de

adotarem comportamentos inseguros, os *hábitos enraizados*, que não sendo conscientes são difíceis de alterar e o *evitamento de mensagens contrárias*, as pessoas tendem a evitar informação que não se coaduna com as próprias crenças (Neto, 2000: 479-480).

Assim, para que a campanha atinja os objetivos é necessário que o conteúdo esteja diretamente relacionado com o “objetivo da campanha (o que se pretende que os condutores acreditem e como), com o seu público-alvo, com os modelos que identificaram os principais preditores do problema comportamental (adoção ou mudança) e com os benefícios prometidos pela adoção de um comportamento seguro” (Cardoso e Fonseca, 2012: 63-64)

Para Michel Le Net (1993), referido por Reto e Sá (2003: 137), o êxito de qualquer campanha de comunicação pública depende do “modelo dos três C: convencer, constranger, controlar”. *Convencer* tem como propósito a mudança de comportamento e nesse sentido é necessário uma “tomada de consciência da importância individual e coletiva do objeto da intervenção. (...) O *constrangimento* dos comportamentos é, de uma forma geral, obtido através de regulamentação, que no caso concreto da condução é corporizada pelo conjunto normativo que fixa as regras de trânsito e as respetivas penalizações. (...) Após a regulamentação, esta deve ser controlada. Sem um *controlo* permanente e generalizado, os cidadãos poderão vir a sentir que existe iniquidade na aplicação das sanções, o que facilita o não cumprimento das regras, dado o processo de desculpabilização que permite” (Reto e Sá, 2003: 138).

O sucesso das campanhas depende da *monopolização*, ou seja, é mais fácil a persuasão se existir poucos pontos de vista contrários expostos sobre o tópico; da *canalização*, que para Bagozzi e Moore (1994) referidos por Neto (2000) referem que “a campanha pode canalizar as atitudes e os comportamentos existentes num público de um modo diferente, mas de direção semelhante” e do *acrescentamento* quando a mensagem da campanha é reforçada por outras mensagens semelhantes (Neto, 2000: 480-481).

Relativamente às campanhas de prevenção rodoviária Fonseca (2008) cita dois estudos realizado por Tay 2005 em que concluiu “que a divulgação de mensagens que apelam à não condução sob o efeito do álcool reduzem, em cerca de treze por cento, os acidentes desta natureza, durante e logo após o seu período de divulgação” (Fonseca, 2008: 24). No entanto o mesmo autor (Tay, 2005) refere que as campanhas não devem ser padronizadas, ou seja “as premissas que motivam a eficácia das mensagens que apelam à não condução sob o efeito do álcool, não poderão ser extrapoladas para outras infrações, como por exemplo, conduzir em excesso de velocidade” (Fonseca, 2008: 24). Existe uma

maior probabilidade de sucesso das campanhas “se abordarem apenas um tema bem definido e escolherem um público-alvo específico” (CAST, 2010: 4).

As mensagens devem ser planeadas “tendo em conta a exigência de modificação cognitiva e comportamental junto dos seus destinatários: no plano cognitivo, fornecendo informação que consubstancie e racionalize a mudança (face a uma crença, uma atitude, ou um valor) e, no plano comportamental, enquadrando a mudança como uma prática social, em que o objetivo a alcançar é um ato, ou um comportamento” (Gonçalves, 2004 *in* Fonseca 2008: 27). A mensagem publicitária é preponderante na aceitação da campanha, “não deverá corresponder a uma mera transposição para palavras e imagens da estratégia que lhe está por trás, mas antes à sua representação criativa, enquanto instrumento de cumprimento de objetivos” (Joannis, 1998 *in* Fonseca 2008: 26).

Reto e Sá (2003) realizaram um estudo em Portugal em 2002 no sentido de averiguar o impacto e notoriedade das campanhas publicitárias de prevenção rodoviária e os meios mais mencionados como base da comunicação. “Quanto à notoriedade das campanhas, cerca de três quartos dos inquiridos dizem lembrar-se de pelo menos uma campanha de prevenção rodoviária (77%)” (Reto e Sá, 2003: 122).

Porém esta percentagem pode ser desvirtuada na medida que “na evocação de campanhas de prevenção, os entrevistados incluem a memória de reportagens de jornais televisivos sobre acidentes de viação e práticas de condução perigosa”, efetivamente só 45% da amostra conseguiu recordar as imagens ou os temas das campanhas de prevenção rodoviária. Mas destes 45% cerca de 17% a recordação que relatam não são alusivas das campanhas mas sim a imagens verídicas de acidentes, manobras perigosas, ultrapassagens arriscadas, estas situações que correspondem a imagens transmitidas pelos jornais. Conclui-se “que são poucas as campanhas recordadas espontaneamente pelos entrevistados e reduzido o número de portugueses que delas se recordam” (Reto e Sá, 2003: 122-124). O insucesso destas campanhas pode não ter a ver com o seu conteúdo e qualidade mas sim a “indiferença, falta de civismo e inconsciência dos condutores. O que parece estar em causa não é tanto a qualidade intrínseca das campanhas, mas, principalmente, a inaptidão que os entrevistados lhes conferem, quanto à sua influência para a mudança comportamental dos condutores” (Reto e Sá, 2003: 128).

Cardoso e Fonseca (2012: 64) efetuaram um estudo em que o objetivo geral foi o de “analisar a atitude dos condutores face às mensagens contidas nas campanhas de prevenção rodoviária”. Realizaram uma análise baseada em quatro dimensões “Informação” (mensagens informativas, explicativas ou com carácter pedagógico, na presença de especialistas ou auto-

ridades), “Entretenimento” (a abordagem aos acidentes era feita numa perspetiva positiva, com reforço ao bom comportamento, recorrendo à banda desenhada e ao humor), “Contexto social” (mensagem valendo-se de contextos e referências sociais como exemplos a seguir recorrendo a figuras públicas ou através de narrativas de cenas do quotidiano utilizando indivíduos comuns) e “Medo e Drama” (mensagens com descrições das consequências dos acidentes rodoviários, usando um tom dramático ou de forma a provocar medo) para a análise da atitude dos condutores.

Aos condutores foi atribuída três tipos de segmentos diferentes: “Indiferentes”, “Influenciados” e “Interessados”. Da análise do estudo “ficou patente que as campanhas de prevenção rodoviária não são consensuais, tendo-se verificado que existe um grupo, embora minoritário, que rejeita este tipo de campanhas e um outro que é fortemente influenciado por elas”. No que diz respeito à dimensão a que «recebeu mais aceitação foi a do “Medo e Drama” apontando para uma abordagem, ao nível do conteúdo das campanhas, que poderá ser especialmente eficaz” (Cardoso e Fonseca, 2012: 69). Deighton, Romer e Mcqueen (1989) referidos por Fonseca (2008: 25), anotaram a mesma conclusão (num estudo que levaram a cabo sobre anúncios de televisão e respetivo público) “que o nível de dramatização utilizado nos anúncios influenciava a forma como a publicidade iria ser processada: os públicos das mensagens estão menos recetivos a conteúdos sem emoção (exclusivamente fundamentados na argumentação racional), do que o contrário (os apelos emocionais são genericamente processados de forma empática) ”.

Os meios de comunicação (televisão, rádio, internet, jornais, revistas, *outdoor*, entre outras) podem estimular a recordação da campanha. O meio de comunicação mais recordado relativamente às campanhas de prevenção é a televisão (90%), no entanto a idade do indivíduo também tem relevância. Os jovens (18 a 29 anos) recordam as campanhas emitidas pela televisão em 81%, dos cartazes e painéis 33%; o grupo dos 30 aos 44 anos elegeram a imprensa em 33% e a rádio em 13% e os ≥ 45 anos nomearam a televisão em 93% e os cartazes e painéis 17% (Reto e Sá, 2003: 123).

“Aos profissionais de marketing e comunicação que desenvolvem este tipo de campanhas recomenda-se encarar o destinatário como um conjunto de segmentos com características diferentes e não como uma massa de público indiferenciado. Isto significa possivelmente a construção de várias técnicas e meios de comunicação, de forma a atingir eficazmente todos os condutores”.

(Cardoso e Fonseca, 2012: 69)

Um dos propósitos do PNPR consistia na educação, sensibilização e consciencialização dos utentes rodoviários. As campanhas promovidas pela ANSR são inúmeras, apelando à informação e sensibilização. Destas campanhas contam-se “Mortes na Estrada – Vamos Travar este Drama”, “Campanha Estrada Amiga”, “Nestas festas, o melhor que pode

oferecer é estar presente”, “Não deixe a sua marca na estrada”, “Neste Verão, dê férias à velocidade”, “Retorno às Aulas em Segurança”, entre outras. Todas estas campanhas visando a modificação de alguns comportamentos de risco.

2.3. Legislação rodoviária em Portugal

Legislação que zelasse a mobilidade na via pública foi uma necessidade sentida mesmo antes do aparecimento do automóvel. A primeira lei registada em Portugal, que interveio nos meios de deslocação, está registada a 30 de abril de 1625, em que o rei D. Filipe III, por Carta Régia, mandou fomentar uma Lei “...proibindo que pessoa alguma possa andar em Lisboa em macho ou mulla de sella ou liteira, salvo indo de caminho, e que se defenda de todos os coches de mullas e machos, nem os possa haver de cavallos, sem licença minha...” (ANSR, *História da Segurança Rodoviária*).

Quadro 10: Primeira lei de ordenamento do ambiente rodoviário em Portugal (ANSR, *História da Segurança Rodoviária*)



Com o aparecimento do automóvel surge um ordenamento jurídico «em 3 de outubro de 1901 é publicado o regulamento sobre a Circulação de Automóveis, em que se reconhece que “...os maravilhosos progressos da mechanica revelados pelos mais engenhosos inventos estão sendo evidenciados de forma especial na aplicação de motores mechanicos de variadíssimos typos aos vehiculos que circulam nas estradas ordinárias e nas ruas das cidades”» (ANSR, *Farinha*).

A legislação foi sendo implementada, o Diário do Governo n.º 255 emite uma portaria de 6 de novembro de 1908 que fixava "os tipos de sinais acústicos que podem ser empregues pelos condutores de automóveis, e suscitando a observância das disposições legais relativas ao andamento dos mesmos veículos", a 4 de março de 1909, o Diário do Governo n.º 49 emite um diploma que regula “a aplicação das multas estabelecidas no regulamento sobre circulação automóvel” e a 3 de abril de 1909, no Diário do Governo n.º 73 sai um diploma que “mo-

difica o regulamento sobre circulação de automóveis” (<http://www.biblioteca.moptc.pt>). O tráfego rodoviário da altura já refletia os problemas de hoje, “(...) podem os automóveis originar graves accidentes e constituir um perigo real se não satisfizerem as devidas condições technicas de boa construção e perfeito funcionamento; se forem guiados por mãos inhabeis; se no seu emprego não houver a necessária atenção e cautela” (ANSR, Farinha).

A 27 de maio de 1911 “é approvedo o regulamento sobre circulação de automóveis” (art. 1.º), publicado no Diário do Governo n.º 140 de 17 de junho de 1911, em que “fica revogada a legislação em contrário” (art. 2.º), republicado no Diário do Governo n.º 144 de 23 de junho de 1911 “por ter saído com inexatidões”. Este regulamento foi composto por 66.º artigos, que legislou registo e inspeções dos veículos, exames de conductores e os requisitos para a obtenção do título de condução e as “penalidades” aplicadas no incumprimento deste regulamento. Este regulamento dividiu o país em quatro circunscrições, Norte, Sul, Açores e Madeira (art. 10.º) onde em cada “circunscrição haverá uma commissão technica de inspecção e exames de automóveis e conductores” (art. 12.º).

Quadro 11: Regulamento sobre a circulação dos automóveis de 1911

<p>MINISTERIO DO FOMENTO: Decreto com força de lei de 27 de maio, approvando o regulamento sobre a circulação de automoveis, o qual vac annexo ao mesmo decreto.</p>
<p>MINISTERIO DO FOMENTO Secretaria Geral</p> <p>O Governo Provisorio da Republica Portuguesa faz saber que, em nome da Republica, se decretou, para valer como lei, o seguinte:</p> <p>Artigo 1.º É approvedo o regulamento sobre a circulação de automoveis que faz parte integrante d’este decreto e baixa assinado pelo Ministro do Fomento.</p> <p>Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrario.</p> <p>Determina-se portanto a todas as autoridades, a quem o conhecimento e a execução do presente decreto com força de lei pertencer, o cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nelle se contém e declara. Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr.</p> <p>Dado nos Paços do Governo da Republica, aos 27 de maio de 1911. — <i>Joaquim Theophilo Braga</i> — <i>António José de Almeida</i> — <i>Bernardino Machado</i> — <i>José Relvas</i> — <i>Antonio Xavier Correia Barreto</i> — <i>Amaro de Azevedo Gomes</i> — <i>Manuel de Brito Camacho</i>.</p> <p>Regulamento sobre a circulação dos automoveis</p> <p>CAPITULO I Requisitos essenciaes dos automoveis</p> <p>Artigo 1.º É permittida, nos termos e sujeitos ás disposições applicaveis das leis e regulamentos da viação acce-</p>
<p>MINISTERIO DO FOMENTO: Nova publicação, rectificada, do regulamento sobre circulação de automoveis inserto no <i>Diario</i> n.º 140.</p>

MINISTERIO DO FOMENTO
Secretaria Geral

Por ter saído com inexactidões, publica-se novamente o seguinte:
O Governo Provisorio da Republica Portuguesa faz saber que, em nome da Republica, se decretou, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É approvedo o regulamento sobre a circulação de automoveis que faz parte integrante d'este decreto e baixa assinado pelo Ministro do Fomento.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrario.

Determina-se portanto a todas as autoridades, a quem o conhecimento e a execução do presente decreto com força de lei pertencer, o cumpram e façam cumprir e guardar tãõ inteiramente como nelle se contém e declara. Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr.

Dado nos Paços do Governo da Republica, aos 27 de maio de 1911.—*Joaquim Theophilo Braga*—*Antonio José de Almeida*—*Bernardino Machado*—*José Relvas*—*Antonio Xavier Correia Barreto*—*Amaro de Azevedo Gomes*—*Manuel de Brito Camacho*.

Regulamento sobre a circulação dos automoveis

CAPITULO I
Requisitos essenciaes dos automoveis

Artigo 1.º É permittida, nos termos e sujeitos ás disposições applicaveis das leis e regulamentos da viação acce-

O primeiro código de estrada em Portugal foi promovido pelo Decreto n.º 14.988, constituído por 47 artigos, resultou da “vantagem e interesse público codificar num só diploma a legislação sobre trânsito na via pública”. Devido ao facto de se ter verificado que é “indispensável uma rigorosa fiscalização, estabelecendo penalidades efetivas sobre os condutores de viaturas”. Também seria de toda a conveniência que as nossas leis estivessem em conformidade com os países da Europa continental, no que diz respeito com a posição de marcha na via, ou seja o “sentido de marcha pelo lado direito da via pública, ao contrário do estabelecido entre nós”. No seu art. 1.º “é criado junto da Direção Geral de Estradas, no Ministério do Comércio e Comunicações, um Conselho Superior de Viação” que teria como incumbência “estudar e resolver exclusivamente os assuntos referentes a viação nas estradas e caminhos públicos, fiscalizando o exato cumprimento da legislação aplicável, e ainda para estudar as deficiências que forem notadas, propondo superiormente as necessárias providências”.

No entanto, este primeiro decreto esteve em vigor muito pouco tempo, pois cedo foi reconhecida “a conveniência de modificar e completar algumas disposições”, para o qual foi promovido um novo através do Decreto n.º 15.536. Este segundo código da estrada era composto por 49 artigos. Os artigos estavam dispostos em oito capítulos e as alterações em relação ao anterior não eram muito significativas: especificou a forma como os peões deviam atravessar a via e a obrigação de utilizar os locais especiais quando existissem; acrescentou a aplicação das regras a “veículos de tração elétrica sobre carris”, e reforçou a autoridade do Conselho Superior de Viação (art. 1.º); impôs a utilização de iluminação do veículo (art. 4.º) e de placas indicativas do concelho a que pertenciam para os “veículos de tração animal para transporte de pessoas e mercadorias” (art. 5.º), no art. 9.º aludiu à distância de segurança entre veículos em marcha. É um decreto que regulamentou mais especificamente as “viaturas destinadas a serviço público” e a responsabilidade criminal foi mais agravada. Estes dois decretos não incidiram nas regras de trânsito nem no compor-

tamento no ambiente rodoviário, demonstravam apenas uma preocupação com os veículos. Subentende-se que nesta época o perigo estava direcionado para os veículos e não para os usuários do ambiente rodoviário.

Em 1930 surge um novo decreto (Decreto n.º 18.406) com uma estrutura idêntica aos anteriores, embora mais completo e mais elaborado nos assuntos rodoviários. Composto por 9 capítulos que agregaram 159 artigos, foi desenvolvido com o intento de minimizar algumas lacunas do decreto anterior. Verificou-se na altura que “as áreas então fixadas para jurisdição das comissões técnicas de automobilismo não são as que mais convém à comodidade do público”, não existindo igualdade para os candidatos a nível nacional, assim pretendeu uma “unificação imprescindível em assuntos relativos ao trânsito”, alterou a legislação respeitante ao capítulo de responsabilidade civil e reformulou a legislação respeitante aos transportes coletivos.

Este decreto apresentou uma estrutura diferente, transformou os parágrafos em artigos, porém as alterações legislativas não são significativas no que se referia às regras e sinais de trânsito. Em conformidade com os anteriores estava mais direcionado para a regulamentação dos veículos, para legislação dos transportes coletivos, para as cobranças de taxas, reparação civil e responsabilidade criminal e renovou a constituição do Conselho Superior de Viação e as Comissões Técnicas de automobilismo. Contudo na introdução do decreto já era notória alguma preocupação com a segurança rodoviária, quando refere “a importância dos valores representados pelo automobilismo e a multiplicidade e variedade de transgressões derivadas daquela indústria poderiam justificar a criação, pelo presente Código, de organismos especialmente destinados a assegurar a propriedade dos veículos (conservatórias de registo automóveis), que funcionariam junto das comissões técnicas; bem como de tribunais especializados em transgressões do Código da Estrada, que unificariam o critério do julgador, a bem da segurança do público e dos próprios automobilistas”. Em concordância com os decretos anteriores os valores mais elevados das coimas não estavam relacionados com o desrespeito das regras e sinalização de trânsito, mas com os registos dos automóveis (livretes e características), transgressões cometidas na exploração dos transportes coletivos e não habilitação para a condução.

O Decreto n.º 39.672 (1954) refere que “a obra de renovação e ampliação das redes de estrada levada a cabo pelo Estado Novo contribuiu, (...) para o grande aumento de tráfego rodoviário verificado nas últimas décadas. (...) O número de automóveis atualmente em utilização excede o quádruplo do que existia em 1926”. Assim inicia este decreto, anunciando desta forma a necessidade de alterações. Outra carência verificada na legis-

lação anterior deveu-se ao aperfeiçoamento e ao progresso das viaturas e das vias e á existência de “um sem número de diplomas” que permite uma “grande dispersão legislativa” que dificulta a sua aplicação e também era necessário implementar um Código da Estrada que se aplicasse a Ultramar. Desta forma “o Código da Estrada que ora se publica contém regras indicativas do modo de proceder nas vias públicas por forma a respeitar os interesses legítimos em conflito ou a exercer os próprios direitos e, como complemento, regras de responsabilidade (...) estabelecendo ainda a disciplina do exercício de certas atividades, como sejam a condução de veículos e o seu ensino (...)”.

A estrutura deste código foi alterada, era composto por 8 títulos que incorporavam os capítulos onde estavam expressos os 72 artigos. Este código estava direcionado para regras de trânsito, cada manobra (ultrapassagem, inversão de sentido de marcha, marcha atrás, prioridade de passagem...) tinha um artigo que especificava como deviam ser realizadas, os locais proibidos e o comportamento do condutor na sua realização.

A velocidade teve novos limites máximos (referindo os de fora da localidade que até aqui só estavam impostos para os automóveis pesados), de uma forma geral aumentaram, o que não surpreende devido à evolução das estradas e dos veículos. Foi exigido ao condutor “um regime que obriga a prestar maiores garantias de idoneidade para conduzir com segurança e lhe agrava a responsabilidade em caso de acidente (...), passa a ter de observar também maior número de regras de conduta, resultante de uma individualização mais cuidada dos casos em que se deve moderar a marcha do veículo”. De uma forma geral um código mais rígido e melhor elaborado, onde especificou a habilitação de condução e a revalidação, bem como os requisitos para a obtenção do título de condução. Decreta também os exames, a instrução automóvel, os instrutores e as escolas de condução. A responsabilidade civil e criminal também foi mais agravada neste código no que diz respeito às indemnizações e punições. O seguro passou a ser obrigatório para os veículos de transporte coletivo.

Neste decreto é denotativa uma preocupação com a segurança rodoviária, na medida que se verificou na altura a “necessidade de definir com mais precisão, em novas regras de conduta, o comportamento a exigir aos diferentes usuários da estrada”. Foi necessário “exigir a quem guia um comportamento e uma estrutura moral capazes de garantirem o respeito pelos direitos e interesses alheios”, incutir “na instrução, a par dos necessários conhecimentos técnicos, o espírito de disciplina social indispensável à ordem e segurança do trânsito”. No mesmo ano foi promovido outro decreto, Decreto n.º 39.987, direcionado à sinalização de trânsito, parques de estacionamento, veículos automóveis e rebo-

ques, velocidade, matrícula e condutores de veículos automóveis.

Em 1994 o Decreto-Lei n.º 114/94 pretendia “(...) fundamentalmente, uma atualização das regras jurídicas aplicáveis ao trânsito nas vias públicas, sem proceder a uma alteração radical, que não se mostra nem necessária, nem conveniente, nem, porventura, possível. É bem certo, que na perspetiva da segurança rodoviária, a referida evolução do trânsito impõe, de um modo geral, maior precisão e rigor nas regras de comportamentos nas vias públicas, a fim de, esse modo, contrabalançar os maiores perigos que a evolução das condições do trânsito trazem consigo”. Este Decreto-Lei pormenorizou todas as regras de trânsito, relativamente às manobras: início de marcha, posição de marcha, ultrapassagem, mudança de direção, prioridade de passagem... que estão legisladas em subsecções onde referia como devem ser realizadas, os locais proibidos, os direitos e os deveres de quem as realiza. Os condutores deviam ter uma atenção especial, na forma de agir nas situações de trânsito, e as penalizações foram mais agravadas no que respeita às “infrações” que neste decreto passaram a ser classificadas em “contraordenações” (art. 135.º, n.º 1). Existiu uma subsecção para as autoestradas e vias equiparadas, uma secção para a poluição atmosférica e sonora. Em relação aos peões manteve um título como o código anterior e incorporou os elementos de segurança ativa e passiva. Resumidamente um código pormenorizado no que diz respeito às regras de trânsito muito penalizante para o incumprimento, aludindo desta forma à segurança rodoviária.

O Decreto-Lei n.º 2/98 procurou uma adaptação à “realidade social”, revelando uma especial atenção à “prevenção e segurança rodoviária”. Neste sentido a “necessidade de prevenção de condutas que, por colocarem frequentemente em causa valores de particular relevo, como a vida, a integridade física, a liberdade e o património, se revestem de acentuada perigosidade impõe a criminalização do exercício da condução por quem não esteja legalmente habilitado para o efeito, idêntica necessidade leva a que se dê particular atenção ao regime das contraordenações rodoviárias, tendo presente, por um lado, a natureza pública das sanções que lhes correspondem e, por outro, a menor ressonância ética do ilícito que visam reprimir e que justificaram a autonomização do direito de mera ordenação social em relação ao direito penal.” (ponto 2).

No ano de 2005 e com o intento de alcançar a redução da sinistralidade rodoviária em 50% como objetivo do PNPR, foi implementado o Decreto-Lei n.º 44/2005.

“A segurança rodoviária é hoje uma preocupação não só de Portugal, como em toda a Europa e no mundo. Um relatório recentemente publicado pela Organização Mundial de Saúde anunciava que em todo o mundo, por ano, cerca de um milhão e duzentas mil pessoas morrem em resultado de acidentes de viação, deixando sequelas em muitos outros milhões. Ou seja, toda a evolução e prosperidade que a ciência e a investigação médica proporcionam às nossas so-

iedades, prolongando a esperança média de vida de cada homem e mulher de forma significativa, muitas vezes são contrariadas pelas atitudes de cada um nas estradas e na adoção, ou não, de comportamentos que provocam acidentes rodoviários”.

Desta forma inicia este diploma que apela à consciencialização da sinistralidade rodoviária e aos comportamentos dos usuários do ambiente rodoviário salientando esta *doença social* que atinge a humanidade. O intento deste decreto foi “incentivar os utilizadores a adotar um melhor comportamento, designadamente através do cumprimento da legislação adequada, e, por outro, garantir a efetiva aplicação das correspondentes sanções”.

Este Código da Estrada muito sancionatório relativamente às infrações que são apontadas como causas da sinistralidade: a velocidade; comportamentos de risco; a condução sob o efeito de álcool; ao uso dos sistemas de retenção para crianças; o aumento do regime probatório das cartas de condução que passou de 2 anos para 3 anos bem como a sua caducidade para quem neste período pratique crime rodoviário ou uma contraordenação muito grave ou duas contraordenações graves; uso de telemóvel; a paragem ou estacionamento nas passagens de peões; a obrigatoriedade de seguro de responsabilidade civil agravando as coimas relativamente a falta dele e introduz normas processuais específicas “de forma a reduzir significativamente o tempo que decorre entre a prática da infração e a aplicação da sanção”.

O PNPR apontou alguns problemas que condicionava a segurança rodoviária, nomeadamente “pouca eficácia do circuito fiscalização/notificação/decisão/punição do infrator” e “dificuldades no sistema de processamento das contraordenações” (Pt/MAI, 2003: 4). Para combater estas falhas a ANSR veio suceder a Direção-Geral de Viação (Decreto-Lei n.º 113/2008), atribuindo à ANSR a competência dos “processos de contraordenação emergentes de infrações rodoviárias passam a ser tratados centralmente, quer no que respeita à respetiva instrução, quer à decisão administrativa”.

O Decreto-Lei n.º 138/2012 altera o Código da Estrada e aprova o Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, “trata-se de um instrumento indispensável ao desenvolvimento da política comum de transportes, de forma a melhorar a segurança rodoviária e facilitar a circulação de pessoas que fixam residência em Estado membro diferente do emissor do título de condução”.

A legislação rodoviária é um instrumento com forte contributo na segurança rodoviária, tem desenvolvido no sentido de apelar à responsabilidade dos utentes rodoviários e da sociedade em geral. Se bem concebida e implementada pode ser um meio de comprometimento social e cooperar para o “bom” comportamento rodoviário, uma estratégia dissuasora da infração rodoviária.

2.4. Contraordenações e seu efeito educativo-dissuasor

A contraordenação é uma forma de penalizar um comportamento que não se enquadra dentro da legalidade e, como ilegal, deve ser sancionado. As contraordenações em Portugal emergiram da «necessidade de dotar o nosso país de um adequado “direito de mera ordenação social” (...). Tanto no plano de reflexão teórica como no da aplicação prática do direito se sente cada vez mais instante a necessidade de dispor de um ordenamento sancionatório alternativo e diferente do direito criminal» (Decreto-Lei n.º 232/79).

A contraordenação é “todo o facto ilícito e subjetivamente censurável que preencha um tipo legal no qual se comine uma coima. São equiparáveis às contraordenações as contravenções ou transgressões previstas pela lei vigente a que sejam aplicadas sanções pecuniárias” (art. 1.º Decreto-Lei n.º 232/79). É um *aliud* que se diferencia qualitativamente do crime na medida em que o respetivo ilícito e as reações que lhe competem não são diretamente fundamentais num plano ético-jurídico, logo não estão, sujeitas aos princípios e corolários do direito criminal (Correia, 1973: 268).

Em Portugal as contraordenações rodoviárias surgem pela primeira vez no Decreto-Lei n.º 114/94, no art. 135.º, n.º 1 que refere que “as infrações às disposições deste Código e seus regulamentos têm a natureza de contraordenação, salvo se constituírem crimes, sendo então puníveis e processadas nos termos gerais das leis penais”. O mesmo Decreto-Lei no art. 139.º classifica-as em leves, graves e muito graves, e no art. 141.º respeitante à sanção acessória, menciona que “as contraordenações graves e muito graves são puníveis com coima e com sanção acessória de inibição de conduzir”.

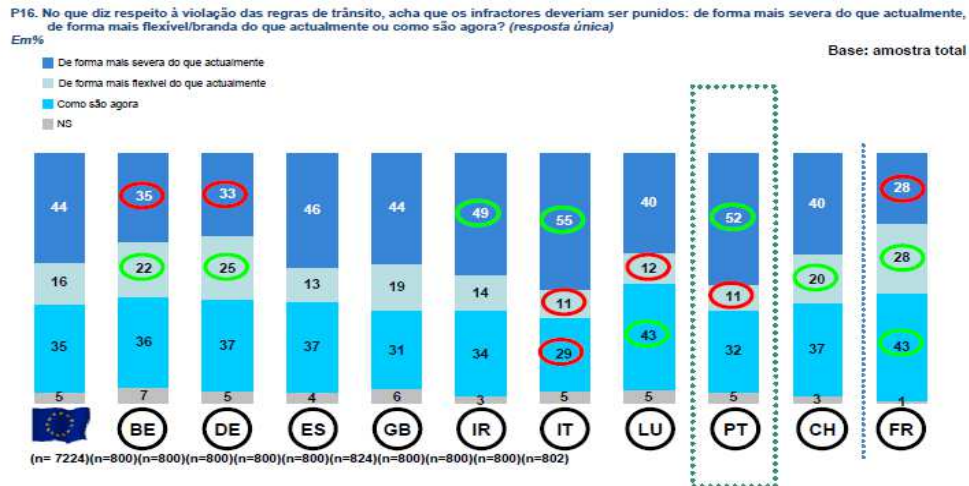
O art. 131.º de Decreto-Lei n.º 44/2005 define a contraordenação rodoviária como “todo o facto ilícito e censurável, para qual se comine uma coima, que preencha um tipo legal correspondente à violação de norma do Código da Estrada ou legislação complementar, bem como de legislação especial cuja aplicação esteja cometida à Direção-Geral de Viação”.

O processo que corresponde à aplicação das contraordenações “deve desempenhar um papel preponderante na definição dos contornos de uma política de segurança rodoviária que se ambiciona seja eficiente e capaz de assegurar uma diminuição consolidada dos índices de sinistralidade (...) designadamente ao induzir mudanças de comportamentos e novas atitudes (...)” (PT/MAI, 2006: 1)

A contraordenação rodoviária alude a uma repressão do comportamento infrator pois penaliza quem não respeita regras e sinais de trânsito. A penalização do desrespeito fomenta no infrator uma educação rodoviária (à força) e em simultâneo um efeito dissuasor, a legislação rodoviária

em Portugal tem agravado as infrações nos diversos códigos de estrada implementados. Os próprios condutores apelam a uma maior severidade das penalizações das infrações (AXA, 2009: 74).

Quadro 12: Punição das infrações rodoviárias (AXA, 2009: 74)



A sanção acessória da inibição de conduzir, ou seja “a suspensão ou eliminação do direito de conduzir parece constituir uma medida fortemente dissuasora dos comportamentos de transgressão nas estradas” (Reto e Sá, 2003: 198).

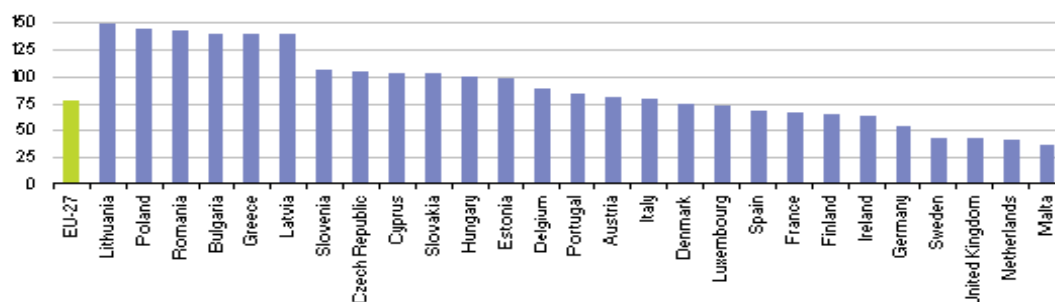
A penalização das infrações tem um contributo forte nos comportamentos infratores, é o que diz um estudo realizado por Catherine Dayre (2000), citado em Reto e Sá (2003), no sentido de comparar as diferenças que existiam entre França e Reino Unido no que diz respeito à mortalidade nas estradas. Catherine Dayre refere que as diferenças «assentam na forma como é definida (nos dois países) a política penal de tratamento da delinquência na estrada» e não na ideia vulgarizada de que essas diferenças resultariam da cultura de cada um dos povos desses países» (Reto e Sá, 2003: 35).

Por exemplo o Reino Unido (UK) considera uma infração designada por “dangerous driving” que consiste na possibilidade do condutor ser punido sem que tenha provocado acidentes, a punição é aplicada quando a forma de conduzir não esteja de acordo com a de um “condutor prudente e competente”, para tal só é necessário que a avaliação seja feita por um polícia ou um cidadão qualquer, em que a palavra de ambos em tribunal tem valor idêntico. «O conceito de “dangerous driving” inclui desde o uso de telemóvel, à utilização de uma viatura em mau estado ou com excesso de carga, à velocidade excessiva (mesmo se numa estrada deserta) ou a uma situação de debilidade física ou psíquica do condutor (crise de diabetes, drogas, álcool)» (Reto e Sá, 2003: 36).

Outro tipo de infração no UK é a “careless driving” que está integrada também no conceito de “condutor prudente e competente” em que a ação do condutor tenha “consequências desagradáveis” como sinalizar a mudança de direção e não a realizar ou passar com um veículo numa poça de água e importunar os peões (Reto e Sá 2003: 36).

O êxito da diminuição da sinistralidade rodoviária do UK foi alcançado lentamente e num período de cerca de 30 anos, reflexo da punição das infrações que se revelam extremamente severas. A título de exemplo em 2000 no UK a falta de seguro era punido com multa de 7 620€ e anulação da carta, o desrespeito de um sinal vermelho com multa de 1 524€, condução sob efeito de álcool multa de 3 810€, 3 anos de prisão e anulação da carta (Reto e Sá, 2003: 37). Em 2008 o UK apresentou uma das mais baixas taxas de sinistralidade da UE.

Gráfico 13: Mortes em acidentes de viação na UE 2008 (milhão de habitantes) (Eurostat)



Source: Eurostat (online data code: tsctr420),
European Commission CARE database (Community Database on Road Accidents)

A contraordenação é inibidora de comportamentos infratores, uma “maneira de educar”, que se espera que consciencialize os utentes rodoviários «para a prática dos comportamentos mais adequados em cada situação através de uma aprendizagem que fomente a obtenção de competências compreendidas e interiorizadas e não através da simples memorização de um conjunto de normas normalmente apresentadas como restritivas e como nossas “inimigas”, que temos de cumprir para não sermos punidos» (PT/MAI, 2003: 13). A contraordenação rodoviária poderá ser um meio educativo-dissuasor de comportamentos inadequados e inseguros. Um elemento que proporcione o cumprimento de regras básicas jurídicas e mesmo éticas de forma a garantir *práticas* que possibilitem a segurança rodoviária.

Sintetizando, podemos dizer que são inúmeros os programas, estratégias, legislação e campanhas publicitárias implementadas na UE e em Portugal, para promover a segurança rodoviária. São desenvolvidas a nível legislativo e preventivo, procuram sensibilizar / consciencializar / educar os utentes rodoviários na adoção de comportamentos corretos que permitam uma mobilidade rodoviária em segurança

3. Educação e formação (escolar) rodoviária

Qual o lugar da escola no desenvolvimento da educação/cidadania rodoviária?

As sociedades têm na sua base a escola/educação, sendo este o meio onde os indivíduos constroem a sua identidade e se tornam cidadãos responsáveis e participantes no desenvolvimento de uma sociedade. Vivemos num mundo em constante transformação, numa “aldeia global”, onde temos de aprender a conviver, a comunicar e a partilhar. As mudanças sociais requerem uma educação pluridimensional para dar resposta às necessidades das sociedades.

3.1. Educação e cidadania (rodoviária)

“Em educação interessa mais o futuro do que o passado; o ser não está feito, mas está em construção enquanto houver existência. Por isso a construção do ser que cada um quer para si é a finalidade da educação, que assim se torna uma «utopia necessária». Utopia não por ser impossível, mas simplesmente porque ainda não é. A educação, quer pessoal quer socialmente, é um percurso no tempo em busca de mais e melhor com o(s) sentido(s) que lhe quisermos dar, por isso é uma utopia histórica, ou seja, a construção do que queremos fazer de nós próprios”.

Meireles-Coelho, 2010: 7-8.

O fator humano está em constante evolução, é um ser “inacabado”, necessita da escola/educação ao longo da vida, de procurar novos saberes, novas respostas. A educação é um processo existente no desenvolvimento do ser humano, que “é o único ser deste planeta que não recebe a vida pronta e acabada, ou seja, não basta nascer para se ser humano, é também necessário aprender” (Savater, 2006 *in* Pereira e Pedro, 2009: 103). Diariamente aprendemos algo, em casa, na escola, na rua, no café...a educação permite a troca de saberes, “implica um processo amplo de transformação e de desenvolvimento do ser humano, mobilizando todas as potencialidades humanas de um ser bio-psico-social” (idem).

A educação desempenha um papel fundamental no desenvolvimento social e pessoal, logo deve estar ao alcance de todos. A Declaração Universal dos Direitos Humanos ressalva o direito à educação, no art. 26.º, n.º 1 refere que “toda a pessoa tem direito à educação (...)” e no n.º 2 alerta que “a educação deve visar a plena expansão da personalidade humana e o reforço dos direitos do homem e das liberdades fundamentais (...)” (Declaração Universal

dos Direitos Humanos, 1948).

A função da educação será “ajudar a compreender melhor o mundo e o outro, bem como o de cultivar o sentimento de solidariedade, autonomia e responsabilidade, para que cada um se compreenda melhor a si mesmo. A educação deve igualmente assumir a aspiração de proporcionar a todos os alunos os meios indispensáveis a uma cidadania democrática, consciente e ativa” (Araújo, 2008: 16).

A cidadania está permanentemente em construção, afigura um conjunto de direitos e deveres, que cada cidadão exerce num estado-nação. É um “estatuto político e legal”, um meio de consciencializar os direitos e as responsabilidades enquanto cidadãos, de os envolver ativamente na sociedade de forma a desenvolver um sentimento de pertença e identidade

A conceção de cidadania não é um tema recente, é um conceito evolutivo que “define os que são e os que não são membros de uma sociedade comum” (Barbalet, 1989: 11). A origem remonta ao desenvolvimento das “pólis gregas”, na civilização grega ser cidadão “significava participar na organização da *polis* (...)” (Nogueira e Silva, 2001 *in* Magalhães, 2009: 41) embora a participação não estivesse ao alcance de todos, existindo a distinção “dos cidadãos e dos não cidadão” (Magalhães, 2009: 41).

No séc. XVIII, a cidadania começa a ganhar outra amplitude social, identificado como o Século das Luzes, minimiza o feudalismo medieval, sob a consagração de direitos de liberdade religiosa, de pensamento, económica e pessoal. No séc. XIX e séc. XX, foram diversas e profundas as alterações nas sociedades a nível global, a cidadania impõe-se ao longo destes séculos como um tema obrigatório e alargado a vários aspetos da sociedade, “a cidadania pode ser descrita como participação numa comunidade ou como a qualidade de membro dela” (Barbalet, 1989: 12). Para Figueiredo (1999) cidadania diz respeito ao facto de um “indivíduo pertencer a um estado livre, no gozo dos seus direitos civis e políticos e sujeito a todas as obrigações inerentes a essa condição. Assim, a cidadania é o vínculo jurídico-político que, traduzindo a relação entre indivíduo e um estado, o constitui perante esse estado num conjunto de direitos e obrigações” (Figueiredo, 1999 *in* Araújo, 2008: 77).

“Ser cidadão é ter direito à vida, à liberdade, à propriedade, à igualdade perante a lei: é, em resumo, ter direitos civis. É também participar no destino da sociedade, votar, ser votado, ter direitos políticos. Os direitos civis e políticos não asseguram a democracia sem os direitos sociais, aqueles que garantem a participação do indivíduo na riqueza coletiva: o direito à educação, ao trabalho, ao salário justo, à saúde, a uma velhice tranquila”.

Pinsky

O aparecimento e a ampliação dos direitos e dos deveres de cidadania emergiram lentamente e gradualmente conforme as diferentes culturas. Marshall baseado na vida política de Inglaterra alude para três etapas na ocorrência e expressão de direitos: “os direitos civis no século XVIII; os direitos políticos no século XIX; os direitos sociais no século XX” (Araújo, 2007: 91). Barbalet (1989) descreve os direitos civis como “necessários à liberdade individual, e a instituição que lhe está associada mais diretamente é a letra da lei e o sistema judicial”, ou seja os cidadãos passaram a ser considerados iguais perante a lei, as distinções sociais não interferem na igualdade jurídica. Os direitos políticos consistem “em participar no exercício do poder político”, os direitos sociais “é constituído pelo direito ao nível de vida predominante e ao património social da sociedade”, isto, tem a ver com os “serviços sociais e com o sistema educativo” (Barbalet, 1989: 18-19).

Na atualidade, a cidadania é mais abrangente, “está relacionada com a questão das desigualdades, os problemas de pobreza, a abstenção e alienação dos jovens relativamente às comunidades, os riscos ambientais, a globalização da economia, o impacto das novas tecnologias, que marcam um mundo de incertezas, onde abundam o terrorismo, a xenofobia, as guerras civis, os conflitos sociais, a violação dos direitos humanos e a criminalidade urbana” (Magalhães, 2009: 48).

Para Araújo (2007) a cidadania tem uma polifonia de concepções e significações diversas, “surge como um conceito sedutor, pelo efeito de atração e pelo estímulo que parece exercer sobre variados setores (...). Refere-se a polifonia da cidadania, as vozes diversas, que convocam o referencial de cidadania e que o fazem de forma diferenciada, contrastante entre si por vezes, outras estendendo-se por distinções subtis” (Araújo, 2007: 83-84). Neste contexto a autora refere:

“É possível ouvir pessoas reclamarem-se de cidadania no sentido da necessidade de interiorização de regras sociais de uma comunidade, de um estado político, num sentido extremamente normativo, disciplinador e até configurações nacionalistas”.

Araújo, 2007: 84

Araújo (2007) nomeando Iris Young indica um ideal de “cidadania universal”, a universalidade entendida como um “estatuto de cidadania” que ultrapassa “os particularismos de qualquer natureza” atribuindo à cidadania outros significados como: “o viver em conjunto, partilhando espaços e bens, assumindo uma responsabilização conjunta por isso mesmo; a aplicação a todos/as das mesmas leis e regras (...)” (Araújo, 2007: 97).

Neste sentido temos a partilha do ambiente rodoviário, um bem comum que exige uma convivalidade permanente regida pela legislação rodoviária, que não se tem revelado suficiente para a segurança rodoviária. A cidadania rodoviária abrange os direitos civis, polí-

ticos e sociais, reportando à definição de Pinsky, “ser cidadão é ter direito à vida”, ou seja, movermo-nos no ambiente rodoviário em segurança na medida que cada um pode contribuir e participar para um ambiente rodoviário mais seguro.

A evolução da tecnologia permitiu que o mundo pareça mais pequeno para os olhos de cada um. Os meios de transporte e toda a evolução que lhe está inerente adulteraram a noção de espaço e tempo, o longe torna-se perto. Todo este progresso exige uma maior convivialidade do ser humano, as relações interpessoais são mais intensas, exigindo que cada um tenha uma maior consciência do papel social que desempenha, ou seja consciente da pessoa que é e que coabita numa sociedade. Neste contexto ser um “bom cidadão” requer uma vivência coadunada com uma “cidadania responsável” consciente dos seus direitos e deveres ligados ao “papel do cidadão responsável”, que concebe valores relacionados com “democracia, dignidade humana, liberdade, respeito pelos direitos humanos, tolerância, igualdade, respeito pela lei, justiça social, solidariedade, responsabilidade, lealdade, cooperação, participação e desenvolvimento espiritual, moral, cultural, mental e físico” (Eurydice, 2005: 13).

A cidadania rodoviária deve ser reconhecida como uma forma de sustentar uma convivência saudável no ambiente rodoviário e, como tal transformadora de uma cultura rodoviária onde estabeleçam os valores essenciais, como o civismo, a tolerância e o respeito pelo outro. O ambiente rodoviário comporta problemas de “convivência”, a relação interpessoal necessária para a mobilidade rodoviária gera a maioria dos problemas, que culminam nos acidentes rodoviários. A mobilidade rodoviária é uma necessidade de sobrevivência em que “todo o individuo tem direito à vida, à liberdade e à segurança pessoal” (art. 3.º Declaração Universal dos Direitos Humanos, 1948)

Autores como Philippe Perrenoud (2005: 166) defendem que respeitar o Código da Estrada é um comportamento intrínseco ao cidadão, “uma questão de bom entendimento para a própria segurança”, mas a realidade mostra o inverso. A sinistralidade rodoviária advém na sua maioria do desrespeito das regras e sinais de trânsito e da falta de responsabilidade social dos utentes do ambiente rodoviário. A partilha do ambiente rodoviário deve assentar numa igualdade de direitos e deveres e não em comportamentos individualistas, refletores de ideias como: a regra ou o sinal é para os outros, mas não para “mim”; que os outros não são cuidadosos, mas “eu sou”; os outros não respeitam, mas “eu respeito”... pensamentos que não se coadunam com a segurança rodoviária e que resultam no “problema social” como referido no primeiro capítulo.

A cidadania rodoviária desenvolvida na educação/escola “desempenha um papel crucial na promoção de uma cidadania ativa e responsável” (Eurydice, 2005: 13). É essencial que as escolas ministrem aos alunos “conhecimentos, valores e competências de que necessitam de forma a participarem na sociedade e contribuírem para o bem-estar próprio e o bem-estar da sociedade” (Eurydice, 2005: 59) condições necessárias para uma mobilidade rodoviária em segurança.

O atenuar deste problema da sinistralidade rodoviária poderá estar no inculcar a responsabilidade nos cidadãos, de consciencializar que cada um desempenha um papel preponderante neste problema social, e que todos somos responsáveis por uma ambiente rodoviário seguro. Este problema social é de possível intervenção, para isso é necessário uma consciencialização geral dos utentes do ambiente rodoviário de forma a inculcar uma cidadania rodoviária que garanta os direitos e os deveres que nos assistem na partilha do ambiente rodoviário, para isso, a educação rodoviária desde tenra idade, revela-se como um elemento fundamental de prevenção rodoviária.

3.2. Escola e educação rodoviária

“A educação é um processo social, é desenvolvimento.
Não é a preparação para a vida, é a própria vida”.

John Dewey

O “compromisso social” da escola e o seu papel educador e socializador contribui para que as crianças e jovens se tornem cidadãos proativos e responsáveis, no desenvolvimento de um comportamento cívico, no respeito pelos valores democráticos, pelos direitos do homem, na tolerância e na solidariedade. A escola favorece a autonomia do aluno, desenvolvendo determinadas habilidades intelectuais como: criticar, criar, refletir, classificar, argumentar...“enveredar por novos caminhos pedagógicos num ambiente de cidadania revela-se hoje fundamental para a formação de indivíduos autónomos e críticos, capazes de viver ativamente em democracia”. (Magalhães, 2009:18)

A escola como “espaço privilegiado pelo carácter eminentemente pedagógico que lhe é inerente, pela capacidade de articulação entre teoria e prática, pela diversidade de vivências e experiências que proporciona, a escola tem um dos principais papéis a desempenhar na educação do indivíduo, pelo que lhe cabe também uma missão fulcral no tratamento pedagógico da educação rodoviária” (PT/MAI, 2003: 11).

A educação rodoviária desempenha um papel essencial na segurança rodoviária, “deve

ser entendida como um processo pedagógico que proporcione ao indivíduo as motivações, atitudes, conhecimentos e competências indispensáveis à interiorização e enraizamento de padrões comportamentais norteados pela segurança” (PT/MAI, 2003: 10).

Desde tenra idade a educação rodoviária poderá ser uma mais-valia no combate a este problema social, na medida que a sinistralidade rodoviária é um assunto complexo que necessita de um trabalho educativo de longo prazo ao longo da vida do cidadão. A educação rodoviária é chamada a desenvolver conhecimentos, competências, aptidões, valores e atitudes, indispensáveis a uma cidadania rodoviária plena em respeito, civismo, responsabilidade e tolerância.

A educação rodoviária, como fundamento ao ‘direito à vida’, permite uma analogia com os 4 pilares da educação/conhecimento, ou seja, “*aprender a conhecer*, isto é adquirir os instrumentos da compreensão; *aprender a fazer*, para poder agir sobre o meio envolvente; *aprender a viver juntos*, a fim de participar e cooperar com os outros em todas as atividades humanas, finalmente *aprender a ser*, via essencial que integra os três precedentes” (Delors, 1996: 90).

O conhecimento das regras de circulação rodoviária “aprender a conhecer”, deverá ser entendido como princípio básico da segurança rodoviária, obtido com a aprendizagem das regras e sinais de circulação. No “aprender a fazer” será a aplicação do conhecimento à prática, em que os indivíduos obtenham aptidões e competências que lhes permitam mover-se no ambiente rodoviário em segurança. No “aprender a conviver” concebe a partilha do ambiente rodoviário, no sentido de “aprender a viver com os outros” baseado na responsabilidade, no respeito, no civismo e na tolerância. O “aprender a ser” será o culminar de todo o processo, em que a segurança rodoviária está enraizada na personalidade de cada um como fundamento indispensável para o ‘bem-viver’ no ambiente rodoviário. Este processo de aprendizagem de regras e sinais de trânsito deve iniciar desde a pré-escola e adaptando os conteúdos às idades escolares alongar-se nos vários níveis escolares.

A educação rodoviária nas escolas poderá ser mais um meio para combater esta *doença social*, já que constitui uma necessidade básica de aprendizagem para todos, cujo propósito deverá ser a formação da criança ou adolescente, para ser cidadão responsável pela própria segurança e pela dos outros.

3.3. Educação rodoviária na escola: Portugal, França e Espanha

A escola de hoje deverá proporcionar um desenvolvimento e um crescimento das nossas crianças pluridimensional, «se durante muito tempo se considerou que falar de “educação” era sobretudo, falar da “escolarização”, hoje esta ideia já não reflete o que realmente está a acontecer na nossa sociedade» (Canastra e Malheiro, 2009: 2024). É necessário repensar a função da escola «o modo como se tem vindo a pensar a relação entre escola-sociedade, que, em muitos casos, ainda se tende a privilegiar uma leitura predominantemente dicotómica. Nesta perspetiva, a escola aparece como uma entidade “abstrata” ou “distante” das preocupações sociais ou, pelo menos ignora-se que o “social” faz parte integrante da cultura escolar» (Canastra e Malheiro, 2009: 2025)

A Lei n.º 46/86, Lei de Bases do Sistema Educativo (LBSE), altera a função da escola na sociedade portuguesa, substitui o modelo de uma escola que se baseava no desenvolvimento unidimensional dos alunos, para um sistema educativo que responda “às necessidades resultantes da realidade social, contribuindo para o desenvolvimento pleno e harmonioso da personalidade dos indivíduos, incentivando a formação de cidadãos livres, responsáveis, autónomos e solidários e valorizando a dimensão humana do trabalho” (art. 2.º n.º 4). No mesmo artigo (art. 2.º n.º 5) promove “o espírito democrático e pluralista, respeitador dos outros e das suas ideias, aberto ao diálogo e à livre troca de opiniões, formando cidadãos capazes de julgarem com espírito crítico e criativo o meio social em que se integram e de se empenharem na sua transformação progressiva” (LBSE n.º 48/86).

Para estar em sintonia com as mutações sociais a Lei n.º 46/86 sofreu alterações ao longo dos anos. Em 1997 a Lei n.º 115/97 visou a primeira alteração no que respeita ao regime de acesso ao ensino superior, os graus académicos e diplomas, e o sistema de formação de educadores e professores. A Lei n.º 49/2005 insere a segunda alteração, promoveu a organização do sistema superior na atribuição de créditos baseada no sistema de créditos UE, inseriu o Processo de Bolonha, introduziu a possibilidade do politécnico conferir o grau mestre, abriu novas possibilidades no acesso ao ensino superior alterando as condições de acesso e desenvolveu o reconhecimento profissional através de certificação. A Lei n.º 85/2009 “estabeleceu o regime da escolaridade obrigatória para as crianças e jovens que se encontram em idade escolar e consagrou a universalidade da educação pré-escolar para as crianças a partir dos 5 anos de idade”. Em 2012 o Decreto-Lei n.º 139/2012 promulgou uma revisão da estrutura curricular, “procede à introdução de um conjunto de alterações destinadas a criar uma cultura de rigor e de excelência, atra-

vés da implementação de medidas no currículo dos ensinos básicos e secundários”.

O PNPR em 2003 incitava para a importância da educação rodoviária nos programas escolares e ressaltava as medidas necessárias para a sua implementação, nomeadamente: "(i) definição das finalidades e competências da Educação Rodoviária para os vários níveis de Educação/Ensino; (ii) integração dos conteúdos da Educação Rodoviária nos conteúdos das diferentes disciplinas e áreas curriculares que constituem os programas dos vários anos de escolaridades; (iii) produção de suportes didáticos e sua disponibilização aos educadores de infância e professores dos ensinos básicos e secundários; (iv) definição e implementação de um esquema que possibilite uma efetiva formação de educadores de infância e professores em exercício, nomeadamente à distância e (v) estabelecimento de contactos com instituições de formação inicial de educadores de infância e professores, no sentido da definição e implementação de estratégias de formação dos futuros docentes nesta área, com especial relevo para a sua capacidade de condicionar atitudes adequadas" (PT/MAI, 2003: 12).

Apesar desta advertência no PNPR em 2003, a educação rodoviária não foi integrada nas diversas alterações que sofreu a LBSE. Somente, o recente, Decreto-Lei n.º 139/2012 faz referência no seu art. 15.º respeitante à "formação pessoal e social dos alunos" que "as escolas, no âmbito da sua autonomia, devem desenvolver projetos e atividades que contribuam para a formação pessoal e social dos alunos, designadamente educação cívica, educação para a saúde, educação financeira, educação para os *media*, educação rodoviária, educação para o consumo, educação para o empreendedorismo e educação moral e religiosa, de frequência facultativa".

No entanto, apesar de a educação rodoviária não ser mencionada nos objetivos da LBSE não foi matéria ignorada. A educação rodoviária é a bordada no 1.º e 2.º ano em Estudo do Meio, no 1.º ano no ponto 5 alusivo à "segurança do seu corpo" refere "conhecer e aplicar normas de prevenção rodoviária (caminhar pela esquerda nas estradas, atravessar nas passadeiras, respeitar os semáforos....)" (PT/ME, 2004: 106). No 2.º ano menciona "conhecer e aplicar normas de prevenção rodoviária (sinais de trânsito úteis para o dia a dia da criança: sinais de peões, pistas de bicicletas, passagens de nível...)" (PT/ME, 2004: 108). É também matéria abordada no 3.º ciclo, na área disciplinar correspondente às "Ciências Físicas e Naturais", que contém quatro temas gerais: "terra no espaço; terra em transformação; sustentabilidade na terra e viver melhor na terra" (PT/ME, 2001: 9).

A área correspondente a "viver melhor na terra", ministrada no 9.º ano, abrange a "segurança e prevenção" e alerta para algumas regras de segurança rodoviária. Alude para a

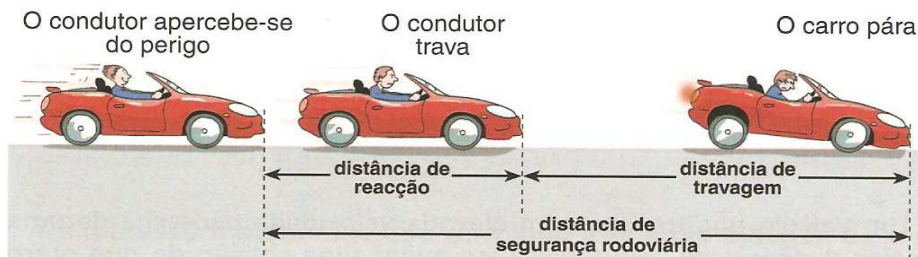
discussão de “normas de segurança rodoviária e a necessidade de as respeitar, através da visualização de vídeos sobre condução em condições de segurança, considerando o tempo de reação do condutor, as condições das estradas, dos pneus e as condições atmosféricas”. Também refere “o papel dos cintos de segurança e capacete” (PT/ME, 2001: 32).

De que forma é feita a abordagem deste tema nos manuais e na escola?

O manual adotado para a unidade curricular de Físico-química 9.º ano (2012/13) foi “Física e Química na nossa vida: viver melhor na terra”. A primeira temática apresentada incide na “segurança e prevenção”, que dedica um subtema à “condução em segurança”. Refere o risco de acidentes rodoviários e alerta para a necessidade de “conduzir com prudência, respeitando os valores das velocidades máximas e mínimas prevista no Código da Estrada” e invoca o respeito que se deve ter relativamente às normas de segurança e prevenção rodoviária. (Rodrigues e Dias, 2010: 15)

A distância de segurança é matéria em destaque, aludindo às várias etapas necessárias para a imobilização do veículo em segurança, exemplificando os cálculos relativos à velocidade e à distância de reação e travagem necessárias para a imobilização do veículo em segurança e de forma sucinta refere os fatores que podem influenciar, recorrendo à seguinte imagem:

Quadro 13: Distâncias de segurança rodoviária (Rodrigues e Dias, 2010: 15)



Para além da velocidade e da distância de segurança o manual alerta para regras de segurança rodoviária, designadamente, as ultrapassagens que só devem ser realizadas depois de o condutor verificar que daí não resulta perigo para o trânsito da frente e da retaguarda; alerta para o uso do cinto de segurança bem como do capacete e ainda para o perigo da ingestão de bebidas alcoólicas (Rodrigues e Dias, 2010: 17). Regras que se mostram fundamentais para a segurança rodoviária, mas serão suficientes, para jovens desta idade?

O Decreto-Lei n.º 44/2005 permite que aos 14 anos se obtenha uma licença especial de condução, que habilita a condução de ciclomotor (art. 125.º, n.º 3) que não podem ultrapassar a

velocidade de 40 km/h dentro das localidades e 45 km/h nas restantes vias públicas não sendo permitida a circulação em autoestradas e vias reservadas a automóveis e motociclos (art. 27.º, n.º 1). O mesmo Decreto-Lei possibilita que aos 16 anos se possa ser titular de carta de condução para a subcategoria A1 (motociclos de cilindrada não superior a 125 cm³ e de potência máxima até 11 kW – art. 123.º, n.º 2) ou B1 (quadriciclos e triciclos – art. 123.º-2) (art. 126.º, n.º 2). Estas subcategorias permitem as seguintes velocidades: A1, 50 km/h dentro das localidades, 120 km/h nas autoestradas, 100 km/h nas vias reservadas a automóveis e motociclos e 90 km/h nas restantes vias públicas; B1, 50 km/h dentro das localidades, 100 km/h nas autoestradas, 90 km/h nas vias reservadas a automóveis e motociclos e 80 km/h nas restantes vias públicas (art. 27.º, n.º 1).

O conteúdo programático para a obtenção do título de condução (subcategoria A1 e B1) exige um mínimo de 32 (A1) e 28 (B1) aulas teóricas e 12 aulas práticas. As aulas teóricas não salvaguardam esta faixa etária com uma educação rodoviária específica que alerte e consciencialize a responsabilidade que requer o circular na via pública com este “veículo vulnerável” (A1, veículo de duas rodas) ao qual está associado elevadas taxas de sinistralidade.

Em 2011 em Portugal a mobilidade rodoviária nestes “veículos vulneráveis” resultou em 4057 vítimas, em que 116 corresponde a vítimas mortais, 327 feridos graves e 3614 feridos leves (ANSR, 2011: 14). Segundo o grupo etário dos 15-19 anos, morreram 7 pessoas, 34 feridos graves e 379 feridos leves totalizando 420 vítimas (ANSR, 2011: 17-19). A adolescência é um estado de transição de criança para adulto onde se vincula a sua a “unidade de personalidade”. Para o adolescente tudo é possível, o perigo é algo que não se pensa, estará a ser incutida a responsabilidade necessária para a mobilidade dos jovens em segurança no ambiente rodoviário em Portugal?

A educação rodoviária constitui uma necessidade básica de aprendizagem para todos, o propósito deverá ser a formação da criança e adolescente no sentido de se tornar um cidadão responsável pela própria segurança e pela dos outros. A educação rodoviária a “desenvolver não se deve limitar às questões diretamente associadas aos problemas do trânsito, mas antes, relacionar os problemas dos riscos rodoviários com valores sociais de convivialidade, respeito mútuo e segurança coletiva” (Reto e Sá, 2003: 194).

Num questionário realizado aos professores dos agrupamentos do distrito de Aveiro, em 2011 (Rosas e Meireles-Coelho, 2011) verificou-se que este tema, educação rodoviária nas escolas, é considerado por 53% dos professores como matéria relevante, 46% como muito relevante e somente 1% referiu ser um tema pouco relevante. No que diz respeito ao docente sentir-se preparado para abordar este tema somente 51% sente-se preparado, 41% conside-

ra necessária formação específica e 7% refere não sentir-se preparado para o tema, no entanto a abordagem ao tema é feita por 81% dos docentes. As ações de sensibilização realizadas nas escolas sobre o tema de educação rodoviária nos dois anos letivos anteriores ao questionário, não se mostram as suficientes, 53% responderam não terem existido.

Em França (*article R221-5*) a obtenção do título de condução é também permitida aos 16 anos, para a subcategorias A1 e B1. Mas a escola desempenha um papel ativo na formação dos jovens, já que a educação rodoviária é tema obrigatório nos currículos escolares, está salvaguardada como objetivo nas leis base da educação. O artigo D312-43 refere "*afin de permettre aux élèves, usagers de l'espace routier, d'acquérir des comportements responsables, un enseignement des règles de sécurité routière (...). Cet enseignement s'intègre obligatoirement dans le cadre des horaires et des programmes en vigueur dans ces établissements*". Este tema é abordado nos vários níveis escolares em que as matérias são adaptadas a cada faixa etária, no "Collège" são emitidos certificados que são necessários apresentar aquando a obtenção do título de condução "*les jeunes nés à compter du 1er janvier 1988, ces attestations sont requises respectivement pour l'accès à la conduite des cyclomoteurs et l'accès au permis de conduire*".

Espanha através do Real Decreto 818/2009, no art. 4.º permite a obtenção do título de condução para "clase" AM (ciclomotores de duas e três rodas e quadriciclos ligeiros) aos 15 anos, para "clase" A1 aos 16 anos e para os triciclos e quadriciclos a motor aos 18 anos. A Espanha também tem a educação rodoviária como tema obrigatório na legislação correspondente à educação. No Real Decreto 1513/2006, que rege a "*Educación primaria*" refere no artigo 3.º na alínea n) "*fomentar la educación vial y actitudes de respeto que incidan en la prevención de los accidentes de tráfico*". O Real Decreto 1631/2006, correspondente à "*Educación Secundaria Obligatoria*" define o currículo escolar para este nível. Abrange crianças dos 12 aos 16 anos, nos objetivos da Lei a educação rodoviária não é mencionada, no entanto no tema sobre "*Educación para la ciudadanía y los derechos humanos*" o conteúdo programático refere "*la circulación vial y la responsabilidad ciudadana. Accidentes de circulación: causas y consecuencias*". O Bachillerato que é o nível seguinte, com jovens entre os 16 e 18 anos é regido pelo Real Decreto 1467/2007, os objetivos deste nível estão descritos no artigo 3 e na alínea n) diz "*Afianzar actitudes de respeto y prevención en el ámbito de la seguridad vial*".

Para responder à pergunta deste capítulo, podemos referir que o ambiente rodoviário é uma área coletiva e social, onde o cumprimento de regras e sinais de trânsito são princípios essenciais para uma mobilidade rodoviária em segurança. A educação rodoviária na escola de-

ve comportar como principal objetivo a preservação do direito à vida de todos os utentes rodoviários, despertar para uma aquisição de comportamentos rodoviários mais humanos e seguros num desenvolvimento de uma cidadania rodoviária. A escola desempenha um papel fundamental para que as crianças de hoje sejam os utentes rodoviários cívicos e tolerantes do amanhã.

4. Condutores portugueses e contraordenações: estudo de caso

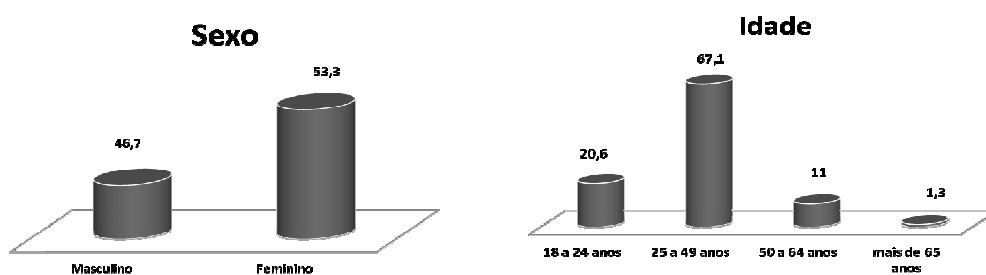
Esta dissertação tem como objetivo saber, num estudo de caso, se e em que medida os titulares de carta de condução portugueses com acesso à internet conhecem as contraordenações do Código da Estrada correspondentes às infrações cometida.

4.1. O estudo de caso e a caracterização da população

O estudo de caso tende à perceção global do caso em si (amostra) e não visa fazer generalização para a população geral, “constitui a estratégia preferida quando se quer responder a questões de ‘como’ ou ‘porquê’; o investigador não pode exercer controlo sobre os acontecimentos e o estudo focaliza-se na investigação de um fenómeno atual no seu próprio contexto” (Yin, 1988 *in* Carmo e Ferreira, 1998: 216), evidenciando a sua unidade.

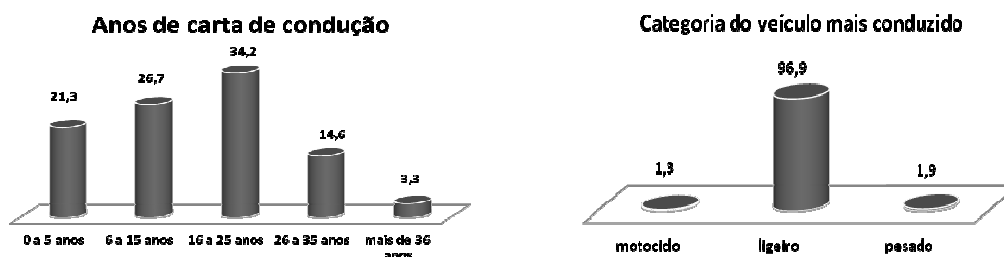
Este estudo tem uma amostra por conveniência constituída por 480 titulares de carta de condução portugueses com acesso à internet. Destes participantes 46,7% pertencem ao sexo masculino e 53,3% ao sexo feminino, a idade está compreendida dos 18 e os mais de 65 anos.

Gráfico 14: Distribuição do sexo e idade da amostra



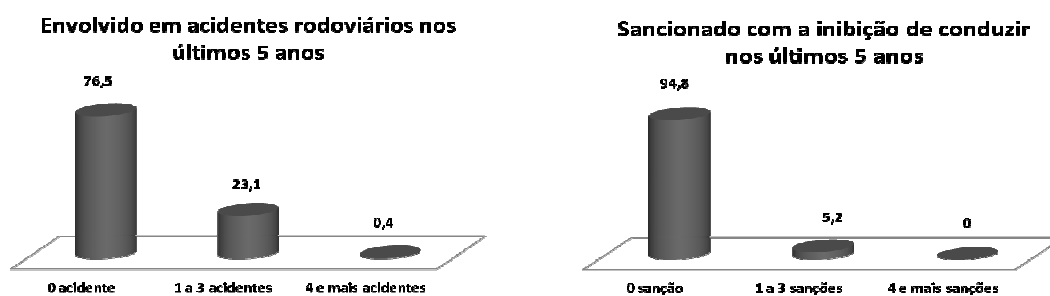
Da amostra total, o grupo dos 16 a 25 anos de carta de condução está maioritariamente representado 34,2% e o grupo dos mais de 36 anos de carta foi o que menos participou 3,3%. Relativamente à categoria do veículo que mais conduzem apresenta fortes discrepâncias na medida que o ligeiro apresenta 96,9%, o pesado 1,9% e o motociclo 1,3%. Quanto ao número de quilómetros percorridos por semana, 44,2 % dos participantes circulam de 51 a 250 km, 23,5% faz entre 251 a 500 km, 16,9% percorre dos 0 a 50 km, 13,1% dos 501 a 1500 km e 2,3% mais de 1501 km.

Gráfico 15: Distribuição “anos de carta de condução” e “categoria do veículo” mais conduzido da amostra



Relativamente ao facto de estarem envolvidos em acidentes rodoviários nos últimos 5 anos, 76,5% não teve acidentes e 23,1% esteve envolvido entre 1 a 3 acidentes. Quanto a serem sancionados com a inibição de conduzir nos últimos 5 anos, 94,8% refere que não teve nenhuma sanção e 5,2% que teve 1 a 3 sanções. Não existiu nenhum condutor com mais de 4 sanções.

Gráfico 16: Envolvidos em acidentes e inibição de conduzir nos últimos 5 anos



O questionário realizou-se de 13 de maio de 2012 a 1 de agosto de 2012, após um pré-teste a uma amostra de 20 pessoas. O pré-teste pretendeu testar a validade das perguntas, sobretudo se estavam explícitas de igual forma para os participantes e se não faltavam questões relevantes; se não existiam perguntas desnecessárias e desajustadas à informação pretendida e se o questionário não era demasiado extenso, aborrecido ou complicado (Carmo e Ferreira, 1998: 145). Para a análise de dados do questionário recorreu-se a uma análise de frequências das variáveis categóricas e cruzamento entre variáveis usando o *Statistical Package for Social Science for Windows* (SPSS) 19.0.

4.2. Apresentação de resultados e análise reflexiva dos dados obtidos por questionário

A presente pesquisa procurou testar os conhecimentos dos titulares de carta de condução relativamente às contraordenações descritas no Decreto-Lei n.º 44/2005. O questionário compreendia três grupos, em que o grupo 1 referia considerações gerais (idade, sexo, veículo mais conduzido, quilómetros percorridos por semana...), o grupo 2 pedia para classificarem

as contraordenações, e continha uma questão sobre o grau de certeza com que responderam (0%, 25%, 50%, 75% e 100% de certeza). O grupo 3 assimilava considerações gerais (se esteve envolvido em acidentes, se foi sancionado com a inibição de conduzir...) e finalizava com a possibilidade de deixarem sugestões sendo esta a única resposta não obrigatória.

Relativamente às contraordenações rodoviárias, as dezoito questões compreendiam uma contraordenação leve (Q3), onze graves (Q4, Q5, Q7, Q8, Q9, Q10, Q11, Q12, Q14, Q16 e Q18) e seis muito graves (Q1, Q2, Q6, Q13, Q15 e Q17), descritas no quadro 14.

Quadro 14: Questões das contraordenações do questionário

Q1	A utilização dos máximos de modo a provocar encadeamento.
Q2	O desrespeito da obrigação de parar imposta por sinalização regulamentar dos agentes ou reguladores do trânsito ou pela luz vermelha de regulação de trânsito.
Q3	Estacionamento em 2ª fila ou em cima do passeio.
Q4	A utilização, durante a marcha do veículo, auscultadores sonoros ou aparelhos radiotelefónicos (tele-móvel).
Q5	A circulação de veículo sem seguro de responsabilidade civil.
Q6	A condução sob a influência de substâncias psicotrópicas (drogas, medicamentos...).
Q7	A paragem ou estacionamento nas bermas das autoestradas ou vias equiparadas.
Q8	O transporte de passageiros menores ou inimputáveis sem que estes façam uso dos acessórios de segurança obrigatórios.
Q9	A condução sob a influência de álcool, quando a taxa de álcool no sangue for igual ou superior a 0,5 g/l e inferior a 0,8 g/l.
Q10	O excesso de velocidade praticado dentro das localidades superior a 20 km/h sobre os limites legalmente impostos, quando praticado pelo condutor de motociclos ou de automóvel ligeiro.
Q11	O desrespeito das regras e sinais relativos a distâncias entre veículos, cedência de passagem, ultrapassagem, mudança de direção ou de via de trânsito, inversão do sentido de marcha, início de marcha, posição de marcha, marcha atrás e atravessamento de passagem de nível.
Q12	A paragem e o estacionamento nas passagens assinaladas para a travessia de peões.
Q13	A transposição ou a circulação em desrespeito de uma linha longitudinal contínua delimitadora de sentidos de trânsito ou de uma linha mista com o mesmo significado.
Q14	A não cedência de passagem aos peões pelo condutor que mudou de direção dentro das localidades, bem como o desrespeito pelo trânsito dos mesmos nas passagens para o efeito assinaladas.
Q15	O desrespeito pelo sinal de paragem obrigatória (stop) nos cruzamentos, entroncamentos e rotundas.
Q16	O trânsito de veículos em sentido oposto ao estabelecido.
Q17	O estacionamento, de noite, nas faixas de rodagem, fora das localidades.

Q18 O excesso de velocidade praticado fora das localidades superior a 30 km/h sobre os limites legalmente impostos, quando praticado pelo condutor de motociclos ou de automóvel ligeiro.

Relacionando o grau de certeza com a classificação das contraordenações “acertadas” constata-se os resultados enumerados no quadro 15.

Quadro 15: questões acertadas em cada questão e em relação ao “grau de certeza”

	% de cada acertada	Qual o grau de certeza que respondeu				
		0%	25%	50%	75%	100%
Q1	54,4%	25,0%	18,2%	48,9%	60,6%	76,7%
Q2	88,5%	100%	78,8%	88,5%	89,4%	90,7%
Q3	37,7%	25,0%	51,5%	39,0%	32,6%	37,7%
Q4	52,1%	50,0%	51,5%	55,5%	46,8%	65,1%
Q5	31,3%	50,0%	21,2%	31,9%	26,1%	60,5%
Q6	87,9%	100,0%	69,7%	90,1%	87,6%	93,0%
Q7	44,8%	50,0%	45,5%	44,5%	42,7%	55,8%
Q8	50,0%	25,0%	45,5%	52,7%	48,6%	51,2%
Q9	54,6%	50,0%	60,6%	51,1%	55,5%	60,5%
Q10	65,4%	25,0%	81,8%	67,0%	61,0%	72,1%
Q11	61,7%	50,0%	45,5%	64,8%	59,6%	72,1%
Q12	60,2%	25,0%	66,7%	64,3%	56,0%	62,8%
Q13	55,2%	50,0%	39,4%	52,2%	56,4%	74,4%
Q14	61,3%	50,0%	66,7%	61,0%	59,2%	69,8%
Q15	68,8%	50,0%	39,4%	64,3%	76,6%	72,1%
Q16	12,9%	50,0%	9,1%	10,4%	10,6%	34,9%
Q17	38,5%	50,0%	24,2%	27,5%	42,7%	74,4%
Q18	55,2%	75,0%	57,6%	54,9%	54,1%	58,1%

O “estacionamento em 2ª fila ou em cima do passeio” (Q3) é uma contraordenação leve, ou seja, é exigido o pagamento da coima, no entanto não tem a sanção acessória da inibição de conduzir. Esta contraordenação é vista como “algo” mais grave, já que os participantes que dizem ter 50%, 75% e 100% de certeza nas respostas acertaram apenas 39,0%, 32,6% e 37,7% respetivamente.

Pisar ou transpor a linha longitudinal contínua é *prática comum* que se verifica inúmeras vezes diariamente, é uma contraordenação muito grave. A Q13 questionava “a transposição ou a circulação em desrespeito de uma linha longitudinal contínua delimitadora de

sentidos de trânsito ou de uma linha mista com o mesmo significado”, obteve dos participantes com 25% de certeza nas respostas 39,4% e os que manifestaram 100% de certeza nas respostas acertaram apenas 74,4%.

A *“não cedência de passagem aos peões pelo condutor que mudou de direção dentro das localidades, bem como o desrespeito pelo trânsito dos mesmos nas passagens para o efeito assinaladas”* (Q14) é uma contraordenação grave. As respostas obtidas indicam que os participantes que têm 50%, 75% e 100% de certeza nas respostas acertaram 61,0%, 59,2% e 69,8% respetivamente. Como foi referido no capítulo 1, os peões fazem parte dos “usuários vulneráveis”, onde apresentam taxas de mortalidade muito elevadas, o risco de mortalidade é maior 9 vezes em relação aos condutores e passageiros de um automóvel (OMS, 2004: 7), em 2011, morreram em Portugal 199 peões, 462 feridos graves e 5165 feridos leves (ANSR, 2011: 14).

O ‘atropelamento’ desperta uma reflexão particular, isto porque a responsabilidade na maioria das vezes é atribuída ao condutor. É certo que o condutor domina o veículo, não se pretende desculpabilizá-lo, mas também é certo que “os peões não podem atravessar a faixa de rodagem sem previamente se certificarem de que, tendo em conta a distância que os separa dos veículos que nela transitam e a respetiva velocidade, o podem fazer sem perigo de acidente” (Decreto n.º 44/2005, art. n.º 101.º). O peão necessita ser consciencializado para que a “passagem para peões” (sinais e marca rodoviária), não lhe dá o direito absoluto de atravessar a via sem tomar as devidas precauções, a sua segurança também depende de si.

Relativamente ao *“desrespeito pelo sinal de paragem obrigatória (stop) nos cruzamentos, entroncamentos e rotundas”* (Q15), contraordenação muito grave, os participantes que responderam terem 50% e 75% de certeza nas respostas acertaram 64,3% e 76,6% e os que responderam que tinham 100% de certeza acertaram somente 72,1%.

O significado do sinal STOP é praticamente de conhecimento do senso comum, sabemos que temos de parar obrigatoriamente mesmo não sendo titular de carta de condução. O código de estrada apresenta dois sinais para retirar a ‘prioridade’ ao condutor, “cedência de passagem” e “paragem obrigatória”, no primeiro cedemos (podemos só abrandar) no segundo somos sempre obrigados a imobilizar o veículo. Depreende-se que o primeiro é colocado nos locais com boa visibilidade e o segundo em locais de menor visibilidade e/ou de maior perigo, no entanto isto nem sempre se verifica. A colocação banal do sinal de STOP, sem ser feita a distinção da perigosidade da via, pode levar o condutor a não lhe atribuir o seu verdadeiro significado e a ter um comportamento negligente de não

cumprimento e da não classificação como contraordenação muito grave.

A Q17 “*estacionamento, de noite, nas faixas de rodagem fora das localidades*” foi em toda a legislação rodoviária portuguesa considerada uma infração gravosa e como tal neste decreto é também classificada como contraordenação muito grave, no entanto os participantes com 75% e 100% de certeza nas respostas acertaram respetivamente 42,7% e 74,4%.

A velocidade é uma das causas mais apontadas para a ocorrência da sinistralidade rodoviária, relativamente à pergunta sobre “*o excesso de velocidade praticado fora das localidades superior a 30 km/h sobre os limites legalmente impostos, quando praticado pelo condutor de motociclos ou de automóvel ligeiro*”, Q18 contraordenação grave, verifica-se que os participantes com 50%, 75% e 100% de certeza nas respostas acertaram 54,9%, 54,1% e 58,1%.

A idade dos titulares de carta de condução e os anos de carta de condução interferem nos conhecimentos das contraordenações rodoviárias expressas nos arts. 145.º e 146.º do Decreto-Lei n.º 44/2005 (?).

Relativamente à percentagem total de toda a pontuação obtida por cada condutor e a sua “idade”, podemos constatar que maioritariamente foi obtida no grupo dos 18 a 24 anos em 17,2%, dos 25 a 49 anos 16,8%, 50 a 64 anos 15,1% e o dos mais de 65 anos 33,3%.

		Idade			
		18 a 24 anos	25 a 49 anos	50 a 64 anos	> 65 anos
Acertaram 6%	Nº de participantes	1	0	0	0
	% Função da "Idade"	1,0%	,0%	,0%	,0%
Acertaram 17%	Nº de participantes	1	2	0	0
	% Função da "Idade"	1,0%	,6%	,0%	,0%
Acertaram 22%	Nº de participantes	0	3	0	0
	% Função da "Idade"	,0%	,9%	,0%	,0%
Acertaram 28%	Nº de participantes	2	9	1	1
	% Função da "Idade"	2,0%	2,8%	1,9%	16,7%
Acertaram 33%	Nº de participantes	1	26	3	0
	% Função da "Idade"	1,0%	8,1%	5,7%	,0%
Acertaram 39%	Nº de participantes	6	41	5	0
	% Função da "Idade"	6,1%	12,7%	9,4%	,0%
Acertaram 44%	Nº de participantes	9	41	5	2
	% Função da "Idade"	9,1%	12,7%	9,4%	33,3%

Acertaram 50%	Nº de participantes	10	54	8	0
	% Função da "Idade"	10,1%	<u>16,8%</u>	<u>15,1%</u>	,0%
Acertaram 56%	Nº de participantes	14	52	8	0
	% Função da "Idade"	14,1%	16,1%	<u>15,1%</u>	,0%
Acertaram 61%	Nº de participantes	17	43	7	1
	% Função da "Idade"	<u>17,2%</u>	13,4%	13,2%	16,7%
Acertaram 67%	Nº de participantes	16	18	5	1
	% Função da "Idade"	16,2%	5,6%	9,4%	16,7%
Acertaram 72%	Nº de participantes	5	12	4	1
	% Função da "Idade"	5,1%	3,7%	7,5%	16,7%
Acertaram 78%	Nº de participantes	7	3	1	0
	% Função da "Idade"	7,1%	,9%	1,9%	,0%
Acertaram 83%	Nº de participantes	3	6	0	0
	% Função da "Idade"	3,0%	1,9%	,0%	,0%
Acertaram 89%	Nº de participantes	3	3	1	0
	% Função da "Idade"	3,0%	,9%	1,9%	,0%
Acertaram 94%	Nº de participantes	3	2	3	0
	% Função da "Idade"	3,0%	,6%	5,7%	,0%
Acertaram 100%	Nº de participantes	1	7	2	0
	% Função da "Idade"	1,0%	2,2%	3,8%	,0%
Total	Nº de participantes	99	322	53	6
	% Função da "Idade"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Quanto à percentagem do total da pontuação obtida por cada condutor e os “anos de carta de condução” verifica-se que maioritariamente foi obtida no grupo dos 0 a 5 anos em 17,6%, 6 a 15 anos 17,2%, 16 a 25 anos 17,7%, 26 a 35 anos 21,4% e os mais de 36 anos 18,8%.

Quadro 17: Percentagem do total de toda a pontuação obtida por cada participante * Anos da carta de condução

		Anos da carta de condução				
		0 a 5	6 a 15	16 a 25	26 a 35	> 36
Acertaram 6%	Nº de participantes	1	0	0	0	0
	% Função "Anos da carta condução"	1,0%	,0%	,0%	,0%	,0%
Acertaram 17%	Nº de participantes	1	1	1	0	0
	% Função "Anos da carta condução"	1,0%	,8%	,6%	,0%	,0%
Acertaram 22%	Nº de participantes	0	2	1	0	0
	% Função "Anos da carta condução"	,0%	1,6%	,6%	,0%	,0%
Acertaram 28%	Nº de participantes	1	5	4	3	0
	% Função "Anos da carta condução"	1,0%	3,9%	2,4%	4,3%	,0%
Acertaram 33%	Nº de participantes	2	14	12	2	0
	% Função "Anos da carta condução"	2,0%	10,9%	7,3%	2,9%	,0%
Acertaram 39%	Nº de participantes	5	17	20	8	2
	% Função "Anos da carta condução"	4,9%	13,3%	12,2%	11,4%	12,5%

Acertaram 44%	Nº de participantes	8	9	28	10	2
	% Função "Anos da carta condução"	7,8%	7,0%	17,1%	14,3%	12,5%
Acertaram 50%	Nº de participantes	9	21	25	15	2
	% Função "Anos da carta condução"	8,8%	16,4%	15,2%	<u>21,4%</u>	12,5%
Acertaram 56%	Nº de participantes	16	20	29	8	1
	% Função "Anos da carta condução"	15,7%	15,6%	<u>17,7%</u>	11,4%	6,3%
Acertaram 61%	Nº de participantes	18	22	18	7	3
	% Função "Anos da carta condução"	<u>17,6%</u>	<u>17,2%</u>	11,0%	10,0%	<u>18,8%</u>
Acertaram 67%	Nº de participantes	16	9	8	4	3
	% Função "Anos da carta condução"	15,7%	7,0%	4,9%	5,7%	<u>18,8%</u>
Acertaram 72%	Nº de participantes	7	2	7	5	1
	% Função "Anos da carta condução"	6,9%	1,6%	4,3%	7,1%	6,3%
Acertaram 78%	Nº de participantes	7	1	1	2	0
	% Função "Anos da carta condução"	6,9%	,8%	,6%	2,9%	,0%
Acertaram 83%	Nº de participantes	4	2	3	0	0
	% Função "Anos da carta condução"	3,9%	1,6%	1,8%	,0%	,0%
Acertaram 89%	Nº de participantes	3	0	2	2	0
	% Função "Anos da carta condução"	2,9%	,0%	1,2%	2,9%	,0%
Acertaram 94%	Nº de participantes	3	0	2	2	1
	% Função "Anos da carta condução"	2,9%	,0%	1,2%	2,9%	6,3%
Acertaram 100%	Nº de participantes	1	3	3	2	1
	% Função "Anos da carta condução"	1,0%	2,3%	1,8%	2,9%	6,3%
Total	Nº de participantes	102	128	164	70	16
	% Função "Anos da carta condução"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

A tarefa da condução automóvel requer uma constante captação de estímulos provenientes do ambiente rodoviário, exigindo rapidez na sua identificação e na seleção de forma a dar resposta às diversas situações de trânsito.

A "idade" e o "anos da carta de condução" são dois fatores que interferem na tarefa da condução. Os jovens condutores representam um grupo de risco, devido à falta de experiência na condução e também devido às características da idade, em que são menos conscientes e adotam comportamento inseguros, "a taxa de mortalidade dos condutores entre os 15 e os 24 anos é duas vezes mais elevada do que a dos condutores com mais experiência" (Comissão Europeia). O grupo dos idosos também são um grupo de risco na medida que a idade faz com que se perca capacidades psicofísicas importantes na tarefa da condução "a taxa de mortalidade dos condutores com mais de 75 anos é cinco vezes superior à da média dos condutores e a taxa de lesões físicas duas vezes mais elevada" (idem).

Relativamente a este estudo, podemos observar que os mais de 65 anos de “idade” e os mais de 36 anos “da carta de condução” são os que alcançaram uma percentagem maior no que diz respeito ao conhecimento das contraordenações rodoviárias, 33,3% e 18,8% respetivamente, no entanto temos de ter em conta que a representatividade na amostra apresenta discrepâncias significativas apresentando estes grupos somente 1,3% (idade) e 3,3% (anos da carta de condução) dos participantes.

No que diz respeito à percentagem do total de toda a pontuação obtida por cada condutor, se aplicarmos a margem de erro de 10% de tolerância como a utilizada na aprovação dos exames teóricos para a obtenção do título de condução, podemos verificar que somente 3,8% aprovaria. Apesar das diferenças entre o grau de dificuldade das questões apresentadas quando comparadas com as que normalmente fazem parte dos exames de condução nacionais.

Quadro 18: Percentagem do total de toda a pontuação obtida por cada participante

	Frequência	% Participantes
Acertaram 6%	1	,2
Acertaram 17%	3	,6
Acertaram 22%	3	,6
Acertaram 28%	13	2,7
Acertaram 33%	30	6,3
Acertaram 39%	52	10,8
Acertaram 44%	57	11,9
Acertaram 50%	72	15,0
Acertaram 56%	74	15,4
Acertaram 61%	68	14,2
Acertaram 67%	40	8,3
Acertaram 72%	22	4,6
Acertaram 78%	11	2,3
Acertaram 83%	9	1,9
Acertaram 89%	7	1,5
Acertaram 94%	8	1,7
Acertaram 100%	10	2,1
Total	480	100,0

Este estudo demonstra que relativamente a estes participantes existe um défice de conhecimento quanto às contraordenações rodoviárias, embora não seja esta a perceção

que têm, já que relativamente ao ser “conhecedor de regras e sinais de trânsito” constata-se em todos os grupos etários e em relação a estas variáveis (idade e anos da carta de condução) que a maior percentagem foi obtida no “muito conhecedor”.

Em relação aos participantes reconhecerem-se “*respeitadores das regras e sinais rodoviários*”, nas variáveis “idade” e “anos da carta de condução” podemos constatar que todos os grupos etários compreendem uma maior percentagem no “muito respeitador”, isto vai ao encontro da auto e hétero-representação dos condutores referida por Reto e Sá (2003: 59) abordada no capítulo um, em que cada um se vê “como um bom condutor no mínimo razoável, sensato, atento e tranquilo”. Enquanto os “outros são maus condutores, sem educação, inconscientes e de má índole”, assim demonstra os resultados obtidos neste estudo no que se refere “*como classifica o cumprimento dos outros pelos sinais e regras rodoviárias*”, a percentagem maioritária em todos os grupos etários foi “algo conhecedor”.

Quanto ao “*concorda com atualizações periódicas aos condutores*”, revelaram relativamente “aos anos da carta” que em todos os grupos etários a maior percentagem está no “concordo parcialmente” e em relação à “idade” dos participantes verificamos que o grupo dos 18 a 24 anos e dos 50 a 64 anos “concordo totalmente” (34,3% e 34,0%), e o grupo dos 25 a 49 anos e dos mais de 65 anos “concordo parcialmente (50,6% e 50,0%).

O questionário finalizava com uma questão em aberto para deixarem sugestões, 151 participantes deixaram a sua opinião. As sugestões estão direcionadas para as deficiências das infraestruturas, para a má sinalização das vias, para o estado de conservação dos veículos e muitas apelam a uma maior fiscalização, a uma melhor formação dos condutores e à educação rodoviária na escola como meio de consciencializar a segurança rodoviária nas crianças e jovens. Por acharmos que é de interesse, deixamos algumas transcritas:

- “Tudo o que se fizer no sentido de educar as pessoas é mais eficaz do que proibir e punir. A educação deve fazer-se desde a infância até à maioridade. Na escola, em casa, nos meios de comunicação social, etc. porque as responsabilidades devem ser partilhadas por todos nós...”
- “Maior fiscalização nas estradas e penalizações mais duras”
- “Frequência de ações de formação com alguma periodicidade”
- “Testes psicotécnicos que possam avaliar o grau de civismo e responsabilidade do condutor”

- “Mais fiscalização por parte dos agentes e entidades responsáveis e, principalmente aulas de civismo e respeito”
- “Educar as crianças nas escolas para a prevenção”
- “Campanhas de educação/civismo e mais repressão aos infratores”
- “Formação de cidadania e civismo”
- “Penso que a educação das crianças / jovens para o respeito dos outros, em qualquer circunstância, deveria ser levado mais a sério. É a base para um futuro individual e coletivo mais equilibrado”
- “Desenvolvimento dos conceitos de cidadania”
- “Respeitem-se”

Conclusões

A segurança rodoviária é hoje uma preocupação global que se tem intensificado nos últimos anos. A abordagem ao problema da sinistralidade é feita em várias vertentes, os agentes responsáveis adotam programas e estratégias a vários níveis com o intuito de a minimizar. Contudo e apesar de se verificar uma diminuição nas últimas décadas, as taxas de sinistralidade são muito elevadas sendo apelidada por muitos como a “epidemia do século XXI”. Alude a um problema social, na medida em que o fator humano e a própria sociedade necessitam do tráfego rodoviário para a sua sobrevivência.

As taxas de sinistralidade rodoviária apresentam uma discrepância acentuada entre os países desenvolvidos e os menos desenvolvidos, sendo estes últimos os que manifestam problemas mais graves. As vítimas mais abrangidas são os “usuários vulneráveis” ou seja peões, ciclistas e os utentes de veículos a motor de duas rodas, que representam cerca de metade das vítimas mortais no mundo.

Ao fator humano é atribuída a responsabilidade em 85% dos acidentes rodoviários, devido a comportamentos infratores à legislação rodoviária e à falta de civismo, respeito e tolerância na partilha do ambiente rodoviário. Os utentes rodoviários necessitam de uma maior consciencialização acerca do perigo dos seus comportamentos e do “risco” que representam no seu bem-estar. A mudança de comportamentos através da mudança de atitudes face ao tráfego rodoviário é uma necessidade social em termos de segurança rodoviária.

No mundo, na UE e em Portugal são inúmeras as estratégias e programas no sentido de uma segurança rodoviária, e os seus efeitos têm-se notado na diminuição das taxas de sinistralidade nos últimos anos. Porém, os registos evidenciam a necessidade de uma atenção persistente no sentido de poupar vidas e sofrimento nas vítimas desta *doença social*. Até porque as constantes mudanças quer na evolução tecnológica dos veículos quer na adaptação social aos novos paradigmas das cidades assim o vão exigir. Veja-se por exemplo a crescente preocupação relativamente aos veículos elétricos que embora menos poluentes e ruidoso estão a provocar um aumento da sinistralidade quanto aos peões e ciclista que está desde já a ser uma preocupação da comunidade científica (<http://artes.ucp.pt/sound4ev/>).

A legislação rodoviária é um instrumento com forte contributo na segurança rodoviária,

tem desenvolvido no sentido de apelar à responsabilidade dos utentes rodoviários e da sociedade em geral. Se bem concebida e implementada pode ser um meio de comprometimento social e cooperar para o “bom” comportamento rodoviário, uma estratégia dissuasora da infração rodoviária.

As sociedades têm na sua base a escola/educação, sendo este o meio onde os indivíduos constroem a sua identidade e se tornam cidadãos responsáveis e participantes no desenvolvimento de uma sociedade.

Assim, a educação rodoviária na escola deve comportar como principal objetivo a preservação do direito à vida de todos os utentes rodoviários despertar para uma aquisição de comportamentos rodoviários mais humanos e seguros num desenvolvimento de uma cidadania rodoviária. Espanha e França têm a educação rodoviária nos objetivos da lei que rege o sistema educativo, em Portugal ainda não faz parte dos objetivos da LBSE no entanto está mencionada no Decreto-Lei n.º 139/2012. A escola desempenha um papel preponderante já que as crianças de hoje serão os condutores do amanhã.

No estudo de caso pretendeu-se saber se e em que medida os titulares de carta de condução, portugueses com acesso à internet, conhecem as contraordenações do Código da Estrada correspondentes às infrações cometidas. Relativamente ao facto de ter sido limitado o acesso à internet fez com que a amostra obtida apresente discrepâncias significativas quanto à “idade” e aos “anos de carta de condução” dos participantes. No entanto esta foi a forma de chegar ao maior número possível de titulares de carta de condução durante a execução do presente trabalho.

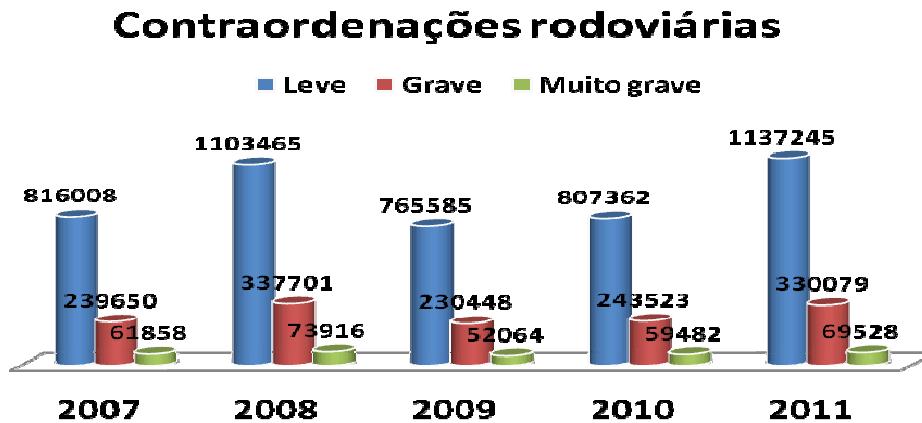
Numa perspetiva global, os resultados obtidos revelam que existem algumas dificuldades entre os participantes que atribuem o valor correspondente entre as infrações cometidas e a gravidade das contraordenações descritas no Decreto-Lei n.º 44/2005. A percentagem do total de toda a pontuação obtida por cada participante demonstra uma falta de conhecimento das contraordenações rodoviária.

No que diz respeito à “idade” e aos “anos da carta de condução” interferirem nos conhecimentos, os dados obtidos em função das condicionantes não nos permitem retirar conclusões seguras, pelo que entendemos que estes resultados deverão merecer um melhor aprofundamento.

Relativamente ao facto de os titulares de carta de condução considerarem social e eticamente aceitável a infração ao código de estrada, podemos atribuir à auto e hétero imagem que têm como condutores já reveladas noutros estudos, nomeadamente Reto e Sá.

Se por um lado podemos concluir neste estudo e em relação ao “ser conhecedor de regras e sinais de trânsito” que os participantes se consideram “muito conhecedor”, bem como “muito respeitador” de regras e sinais rodoviários, por outro entendemos que estas apreciações vão no sentido contrário relativamente às contraordenações aplicadas em Portugal conforme se pode observar no gráfico 17.

Gráfico 17: contraordenações rodoviárias (ANSR)



Esta investigação e relativamente aos dados obtidos revelaram que o método adotado pode auxiliar na área da educação e da segurança rodoviária, já que permitiu uma visualização dos comportamentos infratores e dos conhecimentos das contraordenações rodoviárias. As limitações reveladas podem ser consideradas como oportunidades futuras, aprimorando a representatividade da amostra para que seja possível uma correlação entre a “idade”, os “anos da carta de condução” e os conhecimentos legislativos rodoviários.

Bibliografia

- Abreu, Maria de Fátima. Arquivo Regional da Madeira.
- ANSR (1999). Relatório anual: 1999. Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária.
- ANSR (2008). Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015. Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária.
- ANSR (2008a). Sinistralidade rodoviária. Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. Observatório de Segurança Rodoviária.
- ANSR (2009). Guia para a elaboração de Planos Municipais de Segurança Rodoviária. Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, ISCTE.
- ANSR (2009a). Relatório de Atividades: 2009. Ministério da Administração Interna e Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária.
- ANSR (2010). Sinistralidade rodoviária: ano de 2010. Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, Observatório de Segurança Rodoviária.
- ANSR (2011). Relatório anual: vítimas a 30 dias. Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, Observatório de Segurança Rodoviária.
- ANSR (2011a). Relatório Nacional. Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, Observatório de Segurança Rodoviária.
- ANSR. Farinha, Luís Miguel Pereira (2008b). História da Segurança Rodoviária: O código de estrada de 1928.
- ANSR. História da Segurança Rodoviária: A circulação na Lisboa seiscentista.
- ANSR. Lemos, Teresa; Florentino, Teresa (2011b). Estudos sobre Indicadores de Risco do Condutor Sénior: relatório final fevereiro 2011. Associação de Zona Segura.
- Araújo, Helena C. (2007). Cidadania na sua polifonia: Debate nos estudos de educação feministas. Educação, Sociedade & Culturas, 2007.
- Araújo, Sónia Almeida, (2008). Contributos para uma Educação para a Cidadania: professores e alunos em contexto intercultural. Alto-Comissário para a Imigração e Diálogo Intercultural (ACIDI, I.P.)
- Axa, (2009). Axa barómetro de prevenção rodoviária. Axa.
- Balbinot, Amanda Bifano (2011). Desenvolvimento e aplicação de um método de avalia-

- ção do comportamento de risco em condutores. Tese de Doutoramento. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul.
- Barbalet, J. M. (1989). *A cidadania*. Lisboa: Editorial Estampa
- Cardoso, Paulo Ribeiro; Fonseca, Manuel José (2012). Campanhas portuguesas de prevenção rodoviária: uma análise da sua influência. Verso e Reverso, XXVI(62): p. 62-71, maio-agosto.
- Canastra, Fernando; Malheiro, Manuela (2009). O papel do educador social no quadro das novas mediações socioeducativas. Actas do X Congresso Internacional Galego-Português de Psicopedagogia. Braga: Universidade do Minho.
- Carmo, Hermano; Ferreira, Manuela Malheiro (1998). *Metodologia da Investigação: guia para autoaprendizagem*. Universidade Aberta
- CAST, Campanhas e Ações de Sensibilização em Estratégia de Segurança no Trânsito (2010). Campanhas de comunicação de segurança rodoviária: Manual para concepção, implementação e avaliação de campanhas de comunicação de segurança rodoviária. Luxemburgo: Serviço das Publicações da União Europeia.
- CE. Carta Europeia da Segurança Rodoviária. Centro de Informação Europeia Jacques Delors. Eurocid
- CE, Comissão Europeia (2001). Livro Branco: A Política Europeia de Transportes no Horizonte 2010: a hora das opções. Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias.
- CE, Comissão Europeia (2003). Programa de Ação Europeu: Reduzir para metade o número de vítimas da estrada na União Europeia até 2010: uma responsabilidade de todos. Bruxelas: COM(2003) 311 final.
- CE, Comissão Europeia (2010). Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de segurança rodoviária de 2011-2020. Bruxelas: COM(2010) 389 final.
- CE, Comissão Europeia (2011). Livro Branco: roteiro do espaço único europeu dos transportes. Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos. Bruxelas: COM(2011) 144 final
- CE, SUPREME (2010). Melhores práticas de segurança rodoviária: Manual de medidas nacionais. Luxemburgo: Serviço das Publicações da União Europeia

- Correia, Eduardo (1973). Boletim da Faculdade de Direito. Direito Penal e Direito de Mera Ordenação Social. Universidade de Coimbra, 1973. p. 257-281
- Delors, Jacques et al. (1996). Educação um tesouro a descobrir. Unesco.
- Dupuy, Gabriel (1995). *L'auto et la ville*. Tradução de Ana Faria. Lisboa: Instituto Piaget.
- ETSC (2009). 2010 on the horizon: 3rd Road Safety PIN Report. Brussels: European Transport Safety Council.
- Eurydice (2005). A Educação para a Cidadania nas Escolas da Europa. Comissão Europeia. <http://www.eurydice.org>.
- Faria, João Nuno A. S. (2008). Mortalidade rodoviária em Portugal: uma abordagem sócio-demográfica. Dissertação de Mestrado. Lisboa: Instituto de Ciências do Trabalho e da Empresa.
- Faria, Margarida Ermelinda Lima de Moraes (2007). O sistema das sanções e princípios do direito administrativo sancionador. Dissertação de Mestrado. Aveiro: Universidade de Aveiro.
- Fonseca, Manuel José Serra da (2008). Campanhas publicitárias de prevenção rodoviária em Portugal. Dissertação de Mestrado. Porto: Universidade Fernando Pessoa.
- Gonçalves, Daniel Infante Ferreira (2008). Pesquisa de Marketing pela Internet: as perceções sob a ótica dos entrevistados. *RAM – Revista de Administração Mackenzie*, v.9, n.7. ISSN 1678-6971
- Henriques, Pedro Francisco Seco (2010). A cultura de segurança rodoviária no distrito de Leiria: formas de pensar e agir. Dissertação de Mestrado. Coimbra: Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra.
- IMTT (2010). Manual do Ensino da Condução: categoria B. Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres.
- INE (2007). Revista de estudos demográficos nº 41. Instituto Nacional de Estatísticas, I.P.
- IRTAD (2011). Road Safety Annual Report. International Transport Forum. OECD/ITF
- Leal, António José Pereira (2008). Modelação do sistema rodoviário: na perspectiva do conflito emergente. Dissertação de mestrado. Lisboa: Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa.
- Magalhães, Paula Cristina Ferreira (2009). Educar para os valores e para a cidadania: análise informático lexical para uma bibliografia temática integrada no Plano Na-

- cional de Leitura*. Dissertação de mestrado. Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro.
- Martins, Maria João Guerreiro (2010). “*A Culpa Não Foi Minha!*”: culpa e comportamento de risco nas estradas portuguesas. Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados (ACA-M)
- Meireles-Coelho, Carlos (2010). *Educação antiga e medieval: um roteiro cronológico (até 1415)*. Aveiro: Universidade de Aveiro.
- Meirinhos, Victor Manuel Pêra (2009). *Pedonalidade em risco: estudo antropológico dos atropelamentos em Lisboa*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa.
- Nações Unidas (2010). *Melhoria da segurança rodoviária global: definição de metas regionais e nacionais de redução de vítimas de acidentes rodoviários*. Nova Iorque e Genebra. Comissão Regionais das Nações Unidas.
- Neto, Félix (2000). *Psicologia Social*. Volume II. Lisboa: Universidade Aberta
- OMS (2004). *A segurança rodoviária não é acidental*, Brochura para o Dia Mundial da Saúde 7 de abril de 2004. Organização Mundial de Saúde.
- OMS (2004a). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito: resumen*. Ginebra. Organização Mundial de Saúde.
- OMS (2009). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción*. Organización Mundial de la Salud.
- OMS, (2011): *Plan Mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020*. Organización Mundial de la Salud.
- Pasquali, Luiz (2000). *Os tipos humanos: a teoria da personalidade*, Brasília: CopyMarket.com
- Pereira, Caridade Maria dos Santos; Pedro, Ana Paula (2009). *Escola, Cidadania e Formação de Sujeitos Éticos os desafios da participação dos alunos*. *Revista de Estudos Universitários. Ciência e controvérsia*. 101-120
- Perrenoud, Philippe (2005). *Escola e cidadania: o papel da escola na formação para a democracia*. Porto Alegre: Artmed, 2005.
- Pinto, Carla (2001). *Problemas Sociais Contemporâneos*. Carmo, Hermano (Coord.). Lisboa: Universidade Aberta.

- Pinsky, Jaime; Pinsky, Carla B. (2003). História da Cidadania. Resenha. São Paulo: Ed. Contexto.
- PT/MAI (2003). Plano Nacional de Prevenção Rodoviária, Plano de Ações. Lisboa: Ministério da Administração Interna, Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária.
- PT/MAI (2006). Comissão para o estudo do processo contraordenacional estratal. Vol. I. Relatório Preliminar. Lisboa: Ministério da Administração Interna.
- PT/ME (2001). 3.º ciclo – Ensino Básico – Orientação Curricular de Ciências Físicas e Naturais. Lisboa: Ministério da Educação.
- PT/ME, (2004). Programa de Estudo do Meio: 1.º ciclo – Ensino Básico – Organização Curricular e Programas, 4ª edição. Lisboa: Ministério da Educação, DGIDC.
- PT/MEE (2011). Plano estratégico dos transportes: Mobilidade sustentável, horizonte 2011-2015. Lisboa: Ministério da Economia e do Emprego.
- Reto, Luís; Sá, Jorge de (2003). *Porque nos matamos na estrada e como o evitar*. Lisboa. Editorial Notícias.
- Rodrigues, M. Margarida R. D.; Dias, Fernando Morão Lopes (2010). *Física e Química na Nossa Vida: viver melhor na terra. Ciências Físico-Químicas: 9.º ano*. Porto Editora.
- Rosas, Paula I. P.; Meireles-Coelho, Carlos (2011). Educação rodoviária: estudo de caso. Reis, C. S.; Neves, F. S. (Coord.). *Atas do XI Congresso da Sociedade Portuguesa de Ciências da Educação*, Instituto Politécnico da Guarda, 30 de junho a 2 de julho de 2011, vol. 2, 117, 103 a 110.) Guarda: Instituto Politécnico da Guarda. ISBN: 978-972-8681-35-7.
- Santos, José Rodrigues dos (1999). A propósito das noções de “problema social” e “problema sociológico”. *Coletivo 2000. Homenagem ao Professor Augusto da Silva*, 417-441. Évora: Universidade de Évora.
- SARTRE (1998). The attitude and behaviour of Europe car drivers to road safety. SARTRE 2 reports: Part 4, Report on central Europe Countries.
- SARTRE (2004). European drivers and road risk. SARTRE 3 reports: Part 1, Report on principle analyses.
- Seco, Álvaro J.M.; Ferreira, Sara M.P.; Silva, Ana M.B.; Costa, Américo H.P. (2008). *11-Segurança Rodoviária. Manual do Planeamento de Acessibilidades e Transpor-*

tes. Porto: Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte.

Sousa, Gonçalo de Vasconcelos e (1998). *Metodologia da investigação, redação e apresentação de trabalhos científicos*. Porto: Livraria Civilização Editora

WHO (2011). *Salvemos millones de vidas. Decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020*. World Health Organization.

Legislação (Portugal)

Decreto n.º 14.988, D.R. n.º 30, Série I de 1928-02-06.

Decreto n.º 15.536, D.R. n.º 123, Série I de 1928-05-31.

Decreto n.º 18.406, D.R. n.º 125, Série I de 1930-31-05.

Decreto n.º 39.672, D.R. n.º 110, Suplemento, Série I de 1954-05-20

Decreto n.º 39.987, D.R. n.º 285, Suplemento, Série I de 1954-12-22

Decreto-Lei n.º 232/79, D.R. n.º 169, Série I de 1979-07-24

Decreto-Lei n.º 114/94, D.R. n.º 102, Série I-A de 1994-05-03

Decreto-Lei n.º 2/98, D.R. n.º 2, Série I-A de 1998-01-03

Decreto-Lei n.º 44/2005, D.R. n.º 38, Série I-A de 2005-02-23.

Decreto-Lei n.º 113/2008, D.R. n.º 125, Série I de 2008-07-01

Decreto-Lei n.º 138/2012, D.R. n.º 129, Série I de 2012- 07-05

Decreto-Lei n.º 139/2012, D.R. n.º 129, Série I de 2012-07-05

Lei n.º 46/86, D.R. n.º 237, Série I de 1968-10-14

Lei n.º 115/97, D.R. n.º 115/97, Série I-A de 1997-09-19

Lei n.º 49/2005, D.R. n.º 166, Série I-A de 2005-08-30

Lei n.º 85/2009, D.R. n.º 166, Série I de 2009-08-27

França

Article R221-5

Article D312-43

Espanha

Real Decreto 1513/2006 de 7 de dezembro

Real Decreto 1631/2006 de 29 de dezembro

Real Decreto 1467/2007 de 2 de novembro

Real Decreto 818/2009 de 8 de maio

Webgrafia

ACA-M - http://www.aca-m.org/w/index.php5?title=P%C3%A1gina_principal

AUTOINFORMA - <HTTP://WWW.AUTOINFORMA.PT/>

Comissão Europeia - http://ec.europa.eu/health-eu/my_environment/road_safety/index_pt.htm

Eurostat: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>

Ec.europa.eu: http://ec.europa.eu/index_pt.htm

Irtad - <http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/index.html>

IRU - http://www.iru.org/en_index

Madeira - http://www.arquivo-madeira.org/item2_detail.php?lang=0&id_channel=23&id_page=200&id=301

OMS - http://translate.google.com/translate?hl=pt-PT&sl=en&u=http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/en/index.html&prev=/search%3Fq%3Dworld%2Breport%2Bon%2Broad%2Btraffic%2Binjury%2Bprevention%26hl%3Dpt-PT%26biw%3D1106%26bih%3D687%26prmd%3Dimvns&sa=X&ei=oG8vUPfbEcanhAfP5YC4Dg&ved=0CE4Q7gEwAA

Anexos

Anexo 1 - Questionário

Contraordenações rodoviárias

O presente questionário destina-se à recolha de informação para a dissertação de Mestrado em Ciências da Educação, Formação Pessoal e Social, na Universidade de Aveiro.

Este projeto de investigação destina-se a titulares de carta de condução, e pretende avaliar os conhecimentos que os condutores têm em relação às contraordenações rodoviárias.

A informação recolhida será utilizada unicamente para efeitos de investigação académica e os dados serão tratados estatisticamente e nunca de forma individual. O anonimato da sua participação e a confidencialidade da informação aqui expressa será garantido.

Pretende-se saber se e em que medida os titulares de carta de condução conhecem as contraordenações do Código da Estrada correspondentes às infrações cometidas.

Obrigado pela sua colaboração.

Paula Rosas

Página 2

Após a página 1 [Continuar para a página seguinte](#)

I - Dados

1 - Anos de carta de condução. *

- 0 anos a 5 anos
- 6 anos a 15 anos
- 16 anos a 25 anos
- 26 anos a 35 anos
- Mais de 36 anos

2 - Idade. *

- 18 anos a 24 anos
- 25 anos a 49 anos
- 50 anos a 64 anos
- Mais de 65 anos

3 - Que categoria de veículo conduz mais frequentemente. *

- Motociclo
- Ligeiro
- Pesado

4 - Quilómetros percorridos por semana. *

- 0 a 50 km
- 51 a 250 km
- 251 a 500 km
- 501 a 1500 km
- Mais de 1501 km

5 - Conduz profissionalmente. *

- Sim
- Não

5.1 - Que tipo de transporte efetua. (pergunta só para condutores profissionais)

- Mercadorias

Passageiros

5.2 - Qual a certificação profissional que possui.

Só para condutores profissionais.

- Certificado de aptidão para motorista (CAM)
 Certificado de aptidão profissional de motorista de táxi (CAP-táxi)
 Certificado de capacidade profissional de transporte coletivo de crianças
 Certificado de formação para o transporte de mercadorias perigosas
 Outra

5.3 - As formações para a certificação de condutor alteraram a sua forma de conduzir.

Só responder se for condutor profissional. (Nada 1.... 2.... 3 4 5 Extremamente)

1 2 3 4 5

6 - Sexo *

- Masculino
 Feminino

7 - Habilitações literárias. *

- Menos de 6º ano
 6º ano
 9º ano
 12º ano
 Licenciatura
 Mestrado
 Doutoramento

Página 3

Após a página 2

[Continuar para a página seguinte](#)

II - Classificação das contraordenações rodoviárias do Código de Estrada. (Decreto-Lei. nº 44/2005 de Fevereiro)

1 - A Utilização dos máximos de modo a provocar encandeamento. *

(1 - Leve, 2 - Grave, 3 - Muito Grave)

1 2 3

2 - O desrespeito da obrigação de parar imposta por sinalização regulamentar dos agentes fiscalizadores ou reguladores do trânsito ou pela luz vermelha de regulação de trânsito. *

(1 - Leve, 2 - Grave, 3 - Muito Grave)

1 2 3

3 - Estacionamento em 2ª fila ou em cima do passeio. *

(1 - Leve, 2 - Grave, 3 - Muito Grave)

1	2	3
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

4 - A utilização, durante a marcha do veículo, auscultadores sonoros ou aparelhos radiotelefónicos (telemóvel). *

(1 - Leve, 2 - Grave, 3 - Muito Grave)

1	2	3
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

5 - A circulação de veículo sem seguro de responsabilidade civil. *

(1 - Leve, 2 - Grave, 3 - Muito Grave)

1	2	3
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

6 - A condução sob a influência de substâncias psicotrópicas (drogas, medicamentos...). *

(1 - Leve, 2 - Grave, 3 - Muito Grave)

1	2	3
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

7 - A paragem ou o estacionamento nas bermas das autoestradas ou vias equiparadas. *

(1 - Leve, 2 - Grave, 3 - Muito Grave)

1	2	3
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

8 - O transporte de passageiros menores ou inimputáveis sem que estes façam uso dos acessórios de segurança obrigatórios. *

(1 - Leve, 2 - Grave, 3 - Muito Grave)

1	2	3
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

9 - A condução sob influência de álcool, quando a taxa de álcool no sangue for igual ou superior a 0,5 g/l e inferior a 0,8 g/l. *

(1 - Leve, 2 - Grave, 3 - Muito Grave)

1	2	3
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

10 - O excesso de velocidade praticado dentro das localidades superior a 20 km/h sobre os limites legalmente impostos, quando praticado pelo condutor de motociclos ou de automóvel ligeiro. *

(1 - Leve, 2 - Grave, 3 - Muito Grave)

1	2	3
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

11 - O desrespeito das regras e sinais relativos a distância entre veículos, cedência de passagem, ultrapassagem, mudança de direção ou de via de trânsito, inversão do sentido de marcha, início de marcha, posição de marcha, marcha atrás e atravessamento de passagem de nível. *

(1 - Leve, 2 - Grave, 3 - Muito Grave)

1	2	3
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

12 - A paragem e o estacionamento nas passagens assinaladas para a travessia de peões. *

(1 - Leve, 2 - Grave, 3 - Muito Grave)

1	2	3
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

13 - A transposição ou a circulação em desrespeito de uma linha longitudinal contínua delimitadora de sentidos de trânsito ou de uma linha mista com o mesmo significado. *

(1 - Leve, 2 - Grave, 3 - Muito Grave)

1	2	3
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

14 - A não cedência de passagem aos peões pelo condutor que mudou de direção dentro das localidades, bem como o desrespeito pelo trânsito dos mesmos nas passagens para o efeito assinaladas. *

(1 - Leve, 2 - Grave, 3 - Muito Grave)

1	2	3
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

15 - O desrespeito pelo sinal de paragem obrigatória (STOP) nos cruzamentos, entroncamentos e rotundas. *

(1 - Leve, 2 - Grave, 3 - Muito Grave)

1	2	3
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

16 - O trânsito de veículo em sentido oposto ao estabelecido. *

(1 - Leve, 2 - Grave, 3 - Muito Grave)

1	2	3
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

17 - O estacionamento, de noite, nas faixas de rodagem, fora das localidades. *

(1 - Leve, 2 - Grave, 3 - Muito Grave)

1	2	3
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

18 - O excesso de velocidade praticado fora das localidades superior a 30 km/h sobre os limites legalmente impostos, quando praticado pelo condutor de motociclo ou de automóvel ligeiro. *

(1 - Leve, 2 - Grave, 3 - Muito Grave)

1	2	3
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Com que grau de certeza respondeu às questões anteriores (contraordenações). *

(1 - 0%2 - 25%3 - 50%4 - 75%5 - 100%)

1	2	3	4	5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



III - Considerações gerais

1 - Esteve envolvido em acidentes rodoviários nos últimos 5 anos. *

- 0 acidente
 1 a 3 acidentes
 4 e mais acidentes

1.1 - As causas foram.

- Manobras perigosas
 Excesso de álcool
 Excesso de velocidade
 Outra

1.2 - Foi considerado responsável pelo acidente

- Sim
 Não

2 - De acordo com a sua opinião, qual a principal causa da sinistralidade rodoviária em Portugal. *

- Excesso de velocidade
 Manobras perigosas
 Excesso de álcool
 Falta de respeito, civismo e tolerância
 Outra

3 - Foi sancionado com a inibição de conduzir nos últimos 5 anos. *

- 0 sanção
 1 a 3 sanções
 4 e mais sanções

3.1 Qual a infração praticada.

- Manobras perigosas
 Excesso de velocidade
 Excesso de álcool
 Outra

4 - Considera-se um condutor respeitador das regras e sinais rodoviários. *

(Nada respeitador 1..... 2 3 4 5 Extremamente respeitador)

- 1 2 3 4 5

5 - Como classifica o cumprimento dos outros condutores pelos sinais e regras rodoviárias. *

(Nada respeitador 1 2 3 4 5 Extremamente respeitador)

1 2 3 4 5

6 - Considera-se um condutor conhecedor de regras e sinais de trânsito. *

(Nada conhecedor 1..... 2 3 45 Extremamente conhecedor)

1 2 3 4 5

7 - Considera-se melhor condutor que os outros. *

- Nunca
- Raras vezes
- Às vezes
- Muitas vezes
- Sempre

8 - Concorda com atualizações periódicas aos condutores. *

- Não concordo totalmente
- Não concordo parcialmente
- Indiferente
- Concordo parcialmente
- Concordo totalmente

9 - Tem alguma sugestão para minorar o problema da sinistralidade rodoviária em Portugal.

Muito obrigado pela sua colaboração.

Anexo 2 – Cruzamento do “grau de certeza” e contraordenações

Q1: A utilização dos máximos de modo a provocar encadeamento * Qual o grau de certeza que respondeu		Qual o grau de certeza que respondeu				
		0%	25%	50%	75%	100%
Errou	Participantes	3	27	93	86	10
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	75,0%	81,8%	51,1%	39,4%	23,3%
	% Total	,6%	5,6%	19,4%	17,9%	2,1%
Acertou	Participantes	1	6	89	132	33
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	25,0%	18,2%	48,9%	60,6%	76,7%
	% Total	,2%	1,3%	18,5%	27,5%	6,9%
Total	Participantes	4	33	182	218	43
	%Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Q2: O desrespeito da obrigação de parar imposta por sinalização regulamentar dos agentes fiscalizadores ou reguladores do trânsito ou pela luz vermelha de regulação de trânsito. * Qual o grau de certeza que respondeu

		Qual o grau de certeza que respondeu				
		0%	25%	50%	75%	100%
Errou	Participantes	0	7	21	23	4
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	,0%	21,2%	11,5%	10,6%	9,3%
	% Total	,0%	1,5%	4,4%	4,8%	,8%
Acertou	Participantes	4	26	161	195	39
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	100,0%	78,8%	88,5%	89,4%	90,7%
	% Total	,8%	5,4%	33,5%	40,6%	8,1%
Total	Participantes	4	33	182	218	43
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Q3: Estacionamento em 2ª fila ou em cima do passeio. * Qual o grau de certeza que respondeu

		Qual o grau de certeza que respondeu				
		0%	25%	50%	75%	100%
Errou	Participantes	3	16	111	147	22
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	75,0%	48,5%	61,0%	67,4%	51,2%
	% Total	,6%	3,3%	23,1%	30,6%	4,6%
Acertou	Participantes	1	17	71	71	21
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	25,0%	51,5%	39,0%	32,6%	48,8%
	% Total	,2%	3,5%	14,8%	14,8%	4,4%
Total	Participantes	4	33	182	218	43
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Q4: A utilização, durante a marcha do veículo, auscultadores sonoros ou aparelhos radiotelefónicos (telemóvel). * Qual o grau de certeza que respondeu

		Qual o grau de certeza que respondeu				
		0%	25%	50%	75%	100%
Errou	Participantes	2	16	81	116	15
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	50,0%	48,5%	44,5%	53,2%	34,9%
	% Total	,4%	3,3%	16,9%	24,2%	3,1%
Acertou	Participantes	2	17	101	102	28
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	50,0%	51,5%	55,5%	46,8%	65,1%
	% Total	,4%	3,5%	21,0%	21,3%	5,8%
Total	Participantes	4	33	182	218	43
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Q5: A circulação de veículo sem seguro de responsabilidade civil. * Qual o grau de certeza que respondeu

		Qual o grau de certeza que respondeu				
		0%	25%	50%	75%	100%
Errou	Participantes	2	26	124	161	17
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	50,0%	78,8%	68,1%	73,9%	39,5%

	% Total	,4%	5,4%	25,8%	33,5%	3,5%
Acertou	Participantes	2	7	58	57	26
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	50,0%	21,2%	31,9%	26,1%	60,5%
	% Total	,4%	1,5%	12,1%	11,9%	5,4%
Total	Participantes	4	33	182	218	43
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Q6: A condução sob a influência de substâncias psicotrópicas (drogas, medicamentos...) * Qual o grau de certeza que respondeu

		Qual o grau de certeza que respondeu				
		0%	25%	50%	75%	100%
Errou	Participantes	0	10	18	27	3
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	,0%	30,3%	9,9%	12,4%	7,0%
	% Total	,0%	2,1%	3,8%	5,6%	,6%
Acertou	Participantes	4	23	164	191	40
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	100,0%	69,7%	90,1%	87,6%	93,0%
	% Total	,8%	4,8%	34,2%	39,8%	8,3%
Total	Participantes	4	33	182	218	43
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Q7: A paragem ou o estacionamento nas bermas das autoestradas ou vias equiparadas. * Qual o grau de certeza que respondeu

		Qual o grau de certeza que respondeu				
		0%	25%	50%	75%	100%
Errou	Participantes	2	18	101	125	19
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	50,0%	54,5%	55,5%	57,3%	44,2%
	% Total	,4%	3,8%	21,0%	26,0%	4,0%
Acertou	Participantes	2	15	81	93	24
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	50,0%	45,5%	44,5%	42,7%	55,8%
	% Total	,4%	3,1%	16,9%	19,4%	5,0%
Total	Participantes	4	33	182	218	43
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Q8: O transporte de passageiros menores ou inimputáveis sem que estes façam uso dos acessórios de segurança obrigatórios. * Qual o grau de certeza que respondeu

		Qual o grau de certeza que respondeu				
		0%	25%	50%	75%	100%
Errou	Participantes	3	18	86	112	21
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	75,0%	54,5%	47,3%	51,4%	48,8%
	% Total	,6%	3,8%	17,9%	23,3%	4,4%
Acertou	Participantes	1	15	96	106	22
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	25,0%	45,5%	52,7%	48,6%	51,2%
	% Total	,2%	3,1%	20,0%	22,1%	4,6%

Total	Participantes	4	33	182	218	43
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Q9: A condução sob influência de álcool, quando a taxa de álcool no sangue for igual ou superior a 0,5g/l e inferior a 0,8g/l. * Qual o grau de certeza que respondeu

		Qual o grau de certeza que respondeu				
		0%	25%	50%	75%	100%
Errou	Participantes	2	13	89	97	17
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	50,0%	39,4%	48,9%	44,5%	39,5%
	% Total	,4%	2,7%	18,5%	20,2%	3,5%
Acertou	Participantes	2	20	93	121	26
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	50,0%	60,6%	51,1%	55,5%	60,5%
	% Total	,4%	4,2%	19,4%	25,2%	5,4%
Total	Participantes	4	33	182	218	43
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Q10: O excesso de velocidade praticado dentro das localidades superior a 20km/h sobre os limites legalmente impostos, quando praticado pelo condutor de motocicletas ou de automóveis ligeiros. * Qual o grau de certeza que respondeu

		Qual o grau de certeza que respondeu				
		0%	25%	50%	75%	100%
Errou	Participantes	3	6	60	85	12
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	75,0%	18,2%	33,0%	39,0%	27,9%
	% Total	,6%	1,3%	12,5%	17,7%	2,5%
Acertou	Participantes	1	27	122	133	31
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	25,0%	81,8%	67,0%	61,0%	72,1%
	% Total	,2%	5,6%	25,4%	27,7%	6,5%
Total	Participantes	4	33	182	218	43
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Q11: O desrespeito das regras e sinais relativos a distância entre veículos, cedência de passagem, ultrapassagem, mudança de direção ou de via de trânsito, inversão do sentido de marcha, início de marcha, posição de marcha, marcha atrás e atravessamento de passagem de nível * Qual o grau de certeza que respondeu

		Qual o grau de certeza que respondeu				
		0%	25%	50%	75%	100%
Errou	Participantes	2	18	64	88	12
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	50,0%	54,5%	35,2%	40,4%	27,9%
	% Total	,4%	3,8%	13,3%	18,3%	2,5%
Acertou	Participantes	2	15	118	130	31
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	50,0%	45,5%	64,8%	59,6%	72,1%
	% Total	,4%	3,1%	24,6%	27,1%	6,5%
Total	Participantes	4	33	182	218	43
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Q12: A paragem e o estacionamento nas passagens assinaladas para a travessia de peões. * Qual o grau de certeza que respondeu

		Qual o grau de certeza que respondeu				
		0%	25%	50%	75%	100%
Errou	Participantes	3	11	65	96	16
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	75,0%	33,3%	35,7%	44,0%	37,2%
	% Total	,6%	2,3%	13,5%	20,0%	3,3%
Acertou	Participantes	1	22	117	122	27
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	25,0%	66,7%	64,3%	56,0%	62,8%
	% Total	,2%	4,6%	24,4%	25,4%	5,6%
Total	Participantes	4	33	182	218	43
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Q13: A transposição ou a circulação em desrespeito de uma linha longitudinal contínua delimitadora de sentidos de trânsito ou de uma linha mista com o mesmo sentido. * Qual o grau de certeza que respondeu

		Qual o grau de certeza que respondeu				
		0%	25%	50%	75%	100%
Errou	Participantes	2	20	87	95	11
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	50,0%	60,6%	47,8%	43,6%	25,6%
	% Total	,4%	4,2%	18,1%	19,8%	2,3%
Acertou	Participantes	2	13	95	123	32
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	50,0%	39,4%	52,2%	56,4%	74,4%
	% Total	,4%	2,7%	19,8%	25,6%	6,7%
Total	Participantes	4	33	182	218	43
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Q14: A não cedência de passagem aos peões pelo condutor que mudou de direção dentro das localidades, bem como o desrespeito pelo trânsito dos mesmos nas passagens para o efeito assinaladas. * Qual o grau de certeza que respondeu

		Qual o grau de certeza que respondeu				
		0%	25%	50%	75%	100%
Errou	Participantes	2	11	71	89	13
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	50,0%	33,3%	39,0%	40,8%	30,2%
	% Total	,4%	2,3%	14,8%	18,5%	2,7%
Acertou	Participantes	2	22	111	129	30
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	50,0%	66,7%	61,0%	59,2%	69,8%
	% Total	,4%	4,6%	23,1%	26,9%	6,3%
Total	Participantes	4	33	182	218	43
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Q 15: O desrespeito pelo sinal de paragem obrigatória (stop) nos cruzamentos, entroncamentos e rotundas. * Qual o grau de certeza que respondeu

		Qual o grau de certeza que respondeu				
		0%	25%	50%	75%	100%
Errou	Participantes	2	20	65	51	12
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	50,0%	60,6%	35,7%	23,4%	27,9%
	% Total	,4%	4,2%	13,5%	10,6%	2,5%
Acertou	Participantes	2	13	117	167	31
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	50,0%	39,4%	64,3%	76,6%	72,1%
	% Total	,4%	2,7%	24,4%	34,8%	6,5%
Total	Participantes	4	33	182	218	43
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Q16: O trânsito de veículo em sentido oposto ao estabelecido. * Qual o grau de certeza que respondeu

		Qual o grau de certeza que respondeu				
		0%	25%	50%	75%	100%
Errou	Participantes	2	30	163	195	28
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	50,0%	90,9%	89,6%	89,4%	65,1%
	% Total	,4%	6,3%	34,0%	40,6%	5,8%
Acertou	Participantes	2	3	19	23	15
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	50,0%	9,1%	10,4%	10,6%	34,9%
	% Total	,4%	,6%	4,0%	4,8%	3,1%
Total	Participantes	4	33	182	218	43
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Q17: O estacionamento, de noite, nas faixas de rodagem, fora das localidades. * Qual o grau de certeza que respondeu

		Qual o grau de certeza que respondeu				
		0%	25%	50%	75%	100%
Errou	Participantes	2	25	132	125	11
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	50,0%	75,8%	72,5%	57,3%	25,6%
	% Total	,4%	5,2%	27,5%	26,0%	2,3%
Acertou	Participantes	2	8	50	93	32
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	50,0%	24,2%	27,5%	42,7%	74,4%
	% Total	,4%	1,7%	10,4%	19,4%	6,7%
Total	Participantes	4	33	182	218	43
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Q18: O excesso de velocidade praticado fora das localidades superior a 30km/h sobre os limites legalmente imposto, quando praticado pelo condutor de motociclos ou de automóveis ligeiros. * Qual o grau de certeza que respondeu

		Qual o grau de certeza que respondeu				
		0%	25%	50%	75%	100%
Errou	Participantes	1	14	82	100	18
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	25,0%	42,4%	45,1%	45,9%	41,9%

	% Total	,2%	2,9%	17,1%	20,8%	3,8%
Acertou	Participantes	3	19	100	118	25
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	75,0%	57,6%	54,9%	54,1%	58,1%
	% Total	,6%	4,0%	20,8%	24,6%	5,2%
Total	Participantes	4	33	182	218	43
	% Função "Qual o grau de certeza que respondeu"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Anexo 3 – Cruzamento “anos de carta de condução” e grupo 3

		Envolvido em acidentes rodoviários nos últimos 5 anos * Anos da carta de condução				
		Anos da carta de condução				
		0 a 5 anos	6 a 15 anos	16 a 25 anos	26 a 35 anos	mais de 36 anos
0 acidente	Participantes	72	91	129	61	14
	% Função "Anos da carta de condução"	70,6%	71,1%	78,7%	87,1%	87,5%
	% Total	15,0%	19,0%	26,9%	12,7%	2,9%
1 a 3 acidentes	Participantes	30	36	34	9	2
	% Função "Anos da carta de condução"	29,4%	28,1%	20,7%	12,9%	12,5%
	% Total	6,3%	7,5%	7,1%	1,9%	,4%
4 e mais acidentes	Participantes	0	1	1	0	0
	% Função "Anos da carta de condução"	,0%	,8%	,6%	,0%	,0%
	% Total	,0%	,2%	,2%	,0%	,0%
Total	Participantes	102	128	164	70	16
	% Função "Anos da carta de condução"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

		As causas foram * Anos da carta de condução				
		Anos da carta de condução				
		0 a 5 anos	6 a 15 anos	16 a 25 anos	26 a 35 anos	mais de 36 anos
Manobras perigosas	Participantes	5	7	1	0	1
	% Função "Anos da carta de condução"	16,1%	17,9%	2,7%	,0%	50,0%
	% Total	4,2%	5,9%	,8%	,0%	,8%
Excesso de álcool	Participantes	1	2	0	1	0
	% Função "Anos da carta de condução"	3,2%	5,1%	,0%	10,0%	,0%
	% Total	,8%	1,7%	,0%	,8%	,0%
Excesso de velocidade	Participantes	4	1	2	1	0
	% Função "Anos da carta de condução"	12,9%	2,6%	5,4%	10,0%	,0%
	% Total	3,4%	,8%	1,7%	,8%	,0%
Outra	Participantes	21	29	34	8	1
	% Função "Anos da carta de condução"	67,7%	74,4%	91,9%	80,0%	50,0%
	% Total	17,6%	24,4%	28,6%	6,7%	,8%
Total	Participantes	31	39	37	10	2
	% Função "Anos da carta de condução"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

		Foi considerado responsável pelo acidente * Anos da carta de condução				
		Anos da carta de condução				
		0 a 5 anos	6 a 15 anos	16 a 25 anos	26 a 35 anos	mais de 36 anos
Sim	Participantes	16	10	15	2	1
	% Função "Anos da carta de condução"	51,6%	25,6%	41,7%	20,0%	50,0%
	% Total	13,6%	8,5%	12,7%	1,7%	,8%
Não	Participantes	15	29	21	8	1
	% Função "Anos da carta de condução"	48,4%	74,4%	58,3%	80,0%	50,0%
	% Total	12,7%	24,6%	17,8%	6,8%	,8%
Total	Participantes	31	39	36	10	2
	% Função "Anos da carta de condução"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

		Qual a principal causa da sinistralidade rodoviária em Portugal * Anos da carta de condução				
		Anos da carta de condução				
		0 a 5 anos	6 a 15 anos	16 a 25 anos	26 a 35 anos	mais de 36 anos
Excesso de velocidade	Participantes	48	38	59	24	7
	% Função "Anos da carta de condução"	47,1%	29,7%	36,0%	34,3%	43,8%
	% Total	10,0%	7,9%	12,3%	5,0%	1,5%
Manobras perigosas	Participantes	12	19	21	9	1
	% Função "Anos da carta de condução"	11,8%	14,8%	12,8%	12,9%	6,3%
	% Total	2,5%	4,0%	4,4%	1,9%	,2%
Excesso de álcool	Participantes	8	5	6	3	0
	% Função "Anos da carta de condução"	7,8%	3,9%	3,7%	4,3%	,0%
	% Total	1,7%	1,0%	1,3%	,6%	,0%
Falta de respeito, civismo e tolerância	Participantes	33	62	74	30	7
	% Função "Anos da carta de condução"	32,4%	48,4%	45,1%	42,9%	43,8%
	% Total	6,9%	12,9%	15,4%	6,3%	1,5%
Outra	Participantes	1	4	4	4	1
	% Função "Anos da carta de condução"	1,0%	3,1%	2,4%	5,7%	6,3%
	% Total	,2%	,8%	,8%	,8%	,2%
Total	Participantes	102	128	164	70	16
	% Função "Anos da carta de condução"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

		Foi sancionado com a inibição de conduzir nos últimos 5 anos * Anos da carta de condução				
		Anos da carta de condução				
		0 a 5 anos	6 a 15 anos	16 a 25 anos	26 a 35 anos	mais de 36 anos
0 sanção	Participantes	97	118	157	69	14
	% Função "Anos da carta de condução"	95,1%	92,2%	95,7%	98,6%	87,5%

	% Total	20,2%	24,6%	32,7%	14,4%	2,9%
1 a 3 sanções	Participantes	5	10	7	1	2
	% Função "Anos da carta de condução"	4,9%	7,8%	4,3%	1,4%	12,5%
	% Total	1,0%	2,1%	1,5%	,2%	,4%
Total	Participantes	102	128	164	70	16
	% Função "Anos da carta de condução"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Qual a infração praticada * Anos da carta de condução

		Anos da carta de condução				
		0 a 5 anos	6 a 15 anos	16 a 25 anos	26 a 35 anos	mais de 36 anos
Manobras perigosas	Participantes	1	2	0	0	0
	% Função "Anos da carta de condução"	16,7%	18,2%	,0%	,0%	,0%
	% Total	3,7%	7,4%	,0%	,0%	,0%
Excesso de velocidade	Participantes	1	4	4	1	0
	% Função "Anos da carta de condução"	16,7%	36,4%	57,1%	100,0%	,0%
	% Total	3,7%	14,8%	14,8%	3,7%	,0%
Excesso de álcool	Participantes	3	4	0	0	0
	% Função "Anos da carta de condução"	50,0%	36,4%	,0%	,0%	,0%
	% Total	11,1%	14,8%	,0%	,0%	,0%
Outra	Participantes	1	1	3	0	2
	% Função "Anos da carta de condução"	16,7%	9,1%	42,9%	,0%	100,0%
	% Total	3,7%	3,7%	11,1%	,0%	7,4%
Total	Participantes	6	11	7	1	2
	% Função "Anos da carta de condução"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Considera-se um condutor respeitador das regras e sinais rodoviários * Anos da carta de condução

		Anos da carta de condução				
		0 a 5 anos	6 a 15 anos	16 a 25 anos	26 a 35 anos	mais de 36 anos
Nada respeitador	Participantes	1	1	0	0	1
	% Função "Anos da carta de condução"	1,0%	,8%	,0%	,0%	6,3%
	% Total	,2%	,2%	,0%	,0%	,2%
pouco respeitador	Participantes	3	0	1	1	0
	% Função "Anos da carta de condução"	2,9%	,0%	,6%	1,4%	,0%
	% Total	,6%	,0%	,2%	,2%	,0%
Algo respeitador	Participantes	18	17	20	8	2
	% Função "Anos da carta de condução"	17,6%	13,3%	12,2%	11,4%	12,5%
	% Total	3,8%	3,5%	4,2%	1,7%	,4%
Muito respeitador	Participantes	61	88	110	52	12

	% Função "Anos da carta de condução"	59,8%	68,8%	67,1%	74,3%	75,0%
	% Total	12,7%	18,3%	22,9%	10,8%	2,5%
Extremamente respeitador	Participantes	19	22	33	9	1
	% Função "Anos da carta de condução"	18,6%	17,2%	20,1%	12,9%	6,3%
	% Total	4,0%	4,6%	6,9%	1,9%	,2%
Total	Participantes	102	128	164	70	16
	% Função "Anos da carta de condução"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Como classifica o cumprimento dos outros condutores pelos sinais e regras rodoviárias * Anos da carta de condução

		Anos da carta de condução				
		0 a 5 anos	6 a 15 anos	16 a 25 anos	26 a 35 anos	mais de 36 anos
Nada respeitador	Participantes	3	5	4	1	2
	% Função "Anos da carta de condução"	2,9%	3,9%	2,4%	1,4%	12,5%
	% Total	,6%	1,0%	,8%	,2%	,4%
Pouco respeitador	Participantes	24	29	45	9	0
	% Função "Anos da carta de condução"	23,5%	22,7%	27,4%	12,9%	,0%
	% Total	5,0%	6,0%	9,4%	1,9%	,0%
Algo respeitador	Participantes	69	82	96	51	12
	% Função "Anos da carta de condução"	67,6%	64,1%	58,5%	72,9%	75,0%
	% Total	14,4%	17,1%	20,0%	10,6%	2,5%
Muito respeitador	Participantes	6	10	16	9	2
	% Função "Anos da carta de condução"	5,9%	7,8%	9,8%	12,9%	12,5%
	% Total	1,3%	2,1%	3,3%	1,9%	,4%
Extremamente respeitador	Participantes	0	2	3	0	0
	% Função "Anos da carta de condução"	,0%	1,6%	1,8%	,0%	,0%
	% Total	,0%	,4%	,6%	,0%	,0%
Total	Participantes	102	128	164	70	16
	% Função "Anos da carta de condução"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Considera-se um condutor conhecedor de regras e sinais de trânsito * Anos da carta de condução

		Anos da carta de condução				
		0 a 5 anos	6 a 15 anos	16 a 25 anos	26 a 35 anos	mais de 36 anos
Nada conhecedor	Participantes	0	0	0	0	1
	% Função "Anos da carta de condução"	,0%	,0%	,0%	,0%	6,3%
	% Total	,0%	,0%	,0%	,0%	,2%
Pouco conhecedor	Participantes	4	4	1	3	0

	% Função "Anos da carta de condução"	3,9%	3,1%	,6%	4,3%	,0%
	% Total	,8%	,8%	,2%	,6%	,0%
Algo conhecedor	Participantes	24	30	38	13	3
	% Função "Anos da carta de condução"	23,5%	23,4%	23,2%	18,6%	18,8%
	% Total	5,0%	6,3%	7,9%	2,7%	,6%
Muito conhecedor	Participantes	60	79	98	42	10
	% Função "Anos da carta de condução"	58,8%	61,7%	59,8%	60,0%	62,5%
	% Total	12,5%	16,5%	20,4%	8,8%	2,1%
Extremamente conhecedor	Participantes	14	15	27	12	2
	% Função "Anos da carta de condução"	13,7%	11,7%	16,5%	17,1%	12,5%
	% Total	2,9%	3,1%	5,6%	2,5%	,4%
Total	Participantes	102	128	164	70	16
	% Função "Anos da carta de condução"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Considera-se melhor condutor que os outros * Anos da carta de condução

		Anos da carta de condução				
		0 a 5 anos	6 a 15 anos	16 a 25 anos	26 a 35 anos	mais de 36 anos
Nunca	Participantes	16	8	34	10	4
	% Função "Anos da carta de condução"	15,7%	6,3%	20,7%	14,3%	25,0%
	% Total	3,3%	1,7%	7,1%	2,1%	,8%
Raras vezes	Participantes	18	12	17	9	0
	% Função "Anos da carta de condução"	17,6%	9,4%	10,4%	12,9%	,0%
	% Total	3,8%	2,5%	3,5%	1,9%	,0%
Às vezes	Participantes	47	79	84	32	7
	% Função "Anos da carta de condução"	46,1%	61,7%	51,2%	45,7%	43,8%
	% Total	9,8%	16,5%	17,5%	6,7%	1,5%
Muitas vezes	Participantes	19	26	29	17	4
	% Função "Anos da carta de condução"	18,6%	20,3%	17,7%	24,3%	25,0%
	% Total	4,0%	5,4%	6,0%	3,5%	,8%
Sempre	Participantes	2	3	0	2	1
	% Função "Anos da carta de condução"	2,0%	2,3%	,0%	2,9%	6,3%
	% Total	,4%	,6%	,0%	,4%	,2%
Total	Participantes	102	128	164	70	16
	% Função "Anos da carta de condução"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Concorda com atualizações periódicas aos condutores * Anos da carta de condução

		Anos da carta de condução				
		0 a 5 anos	6 a 15 anos	16 a 25 anos	26 a 35 anos	mais de 36 anos
Não concordo totalmente	Participantes	4	4	10	4	2

	% Função "Anos da carta de condução"	3,9%	3,1%	6,1%	5,7%	12,5%
	% Total	,8%	,8%	2,1%	,8%	,4%
Não concordo parcialmente	Participantes	7	2	10	3	2
	% Função "Anos da carta de condução"	6,9%	1,6%	6,1%	4,3%	12,5%
	% Total	1,5%	,4%	2,1%	,6%	,4%
Indiferente	Participantes	22	10	19	12	3
	% Função "Anos da carta de condução"	21,6%	7,8%	11,6%	17,1%	18,8%
	% Total	4,6%	2,1%	4,0%	2,5%	,6%
Concordo parcialmente	Participantes	36	71	79	22	6
	% Função "Anos da carta de condução"	35,3%	55,5%	48,2%	31,4%	37,5%
	% Total	7,5%	14,8%	16,5%	4,6%	1,3%
Concordo totalmente	Participantes	33	41	46	29	3
	% Função "Anos da carta de condução"	32,4%	32,0%	28,0%	41,4%	18,8%
	% Total	6,9%	8,5%	9,6%	6,0%	,6%
Total	Participantes	102	128	164	70	16
	% Função "Anos da carta de condução"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Anexo 4 – Cruzamento “idade” e grupo 3

		Envolvido em acidentes rodoviários nos últimos 5 anos * Idade			
		Idade			
		18 a 24 anos	25 a 49 anos	50 a 64 anos	mais de 65 anos
0 acidente	Participantes	67	249	46	5
	% Função "Idade"	67,7%	77,3%	86,8%	83,3%
	% Total	14,0%	51,9%	9,6%	1,0%
1 a 3 acidentes	Participantes	32	71	7	1
	% Função "Idade"	32,3%	22,0%	13,2%	16,7%
	% Total	6,7%	14,8%	1,5%	,2%
4 e mais acidentes	Participantes	0	2	0	0
	% Função "Idade"	,0%	,6%	,0%	,0%
	% Total	,0%	,4%	,0%	,0%
Total	Participantes	99	322	53	6
	% Função "Idade"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

		As causas foram * Idade			
		Idade			
		18 a 24 anos	25 a 49 anos	50 a 64 anos	mais de 65 anos
Manobras perigosas	Participantes	7	6	0	1
	% Função "Idade"	21,2%	7,7%	,0%	100,0%
	% Total	5,9%	5,0%	,0%	,8%
Excesso de álcool	Participantes	1	3	0	0
	% Função "Idade"	3,0%	3,8%	,0%	,0%
	% Total	,8%	2,5%	,0%	,0%
Excesso de velocidade	Participantes	3	5	0	0

	% Função "Idade"	9,1%	6,4%	,0%	,0%
	% Total	2,5%	4,2%	,0%	,0%
Outra	Participantes	22	64	7	0
	% Função "Idade"	66,7%	82,1%	100,0%	,0%
	% Total	18,5%	53,8%	5,9%	,0%
Total	Participantes	33	78	7	1
	% Função "Idade"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Foi considerado responsável pelo acidente * Idade

		Idade			
		18 a 24 anos	25 a 49 anos	50 a 64 anos	mais de 65 anos
Sim	Participantes	14	28	1	1
	% Função "Idade"	42,4%	36,4%	14,3%	100,0%
	% Total	11,9%	23,7%	,8%	,8%
Não	Participantes	19	49	6	0
	% Função "Idade"	57,6%	63,6%	85,7%	,0%
	% Total	16,1%	41,5%	5,1%	,0%
Total	Participantes	33	77	7	1
	% Função "Idade"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Qual a principal causa da sinistralidade rodoviária em Portugal * Idade

		Idade			
		18 a 24 anos	25 a 49 anos	50 a 64 anos	mais de 65 anos
Excesso de velocidade	Participantes	45	112	16	3
	% Função "Idade"	45,5%	34,8%	30,2%	50,0%
	% Total	9,4%	23,3%	3,3%	,6%
Manobras perigosas	Participantes	11	42	8	1
	% Função "Idade"	11,1%	13,0%	15,1%	16,7%
	% Total	2,3%	8,8%	1,7%	,2%
Excesso de álcool	Participantes	7	13	1	1
	% Função "Idade"	7,1%	4,0%	1,9%	16,7%
	% Total	1,5%	2,7%	,2%	,2%
Falta de respeito, civismo e tolerância	Participantes	35	144	26	1
	% Função "Idade"	35,4%	44,7%	49,1%	16,7%
	% Total	7,3%	30,0%	5,4%	,2%
Outra	Participantes	1	11	2	0
	% Função "Idade"	1,0%	3,4%	3,8%	,0%
	% Total	,2%	2,3%	,4%	,0%
Total	Participantes	99	322	53	6
	% Função "Idade"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Foi sancionado com a inibição de conduzir nos últimos 5 anos * Idade

		Idade			
		18 a 24 anos	25 a 49 anos	50 a 64 anos	mais de 65 anos
0 sanção	Participantes	95	306	49	5
	% Função "Idade"	96,0%	95,0%	92,5%	83,3%
	% Total	19,8%	63,8%	10,2%	1,0%
1 a 3 sanções	Participantes	4	16	4	1
	% Função "Idade"	4,0%	5,0%	7,5%	16,7%

	% Total	,8%	3,3%	,8%	,2%
Total	Participantes	99	322	53	6
	% Função "Idade"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Qual a infração praticada * Idade					
		Idade			
		18 a 24 anos	25 a 49 anos	50 a 64 anos	mais de 65 anos
Manobras perigosas	Participantes	0	3	0	0
	% Função "Idade"	,0%	17,6%	,0%	,0%
	% Total	,0%	11,1%	,0%	,0%
Excesso de velocidade	Participantes	1	7	2	0
	% Função "Idade"	20,0%	41,2%	50,0%	,0%
	% Total	3,7%	25,9%	7,4%	,0%
Excesso de álcool	Participantes	3	4	0	0
	% Função "Idade"	60,0%	23,5%	,0%	,0%
	% Total	11,1%	14,8%	,0%	,0%
Outra	Participantes	1	3	2	1
	% Função "Idade"	20,0%	17,6%	50,0%	100,0%
	% Total	3,7%	11,1%	7,4%	3,7%
Total	Participantes	5	17	4	1
	% Função "Idade"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Considera-se um condutor respeitador das regras e sinais rodoviários * Idade					
		Idade			
		18 a 24 anos	25 a 49 anos	50 a 64 anos	mais de 65 anos
Nada respeitador	Participantes	1	1	1	0
	% Função "Idade"	1,0%	,3%	1,9%	,0%
	% Total	,2%	,2%	,2%	,0%
pouco respeitador	Participantes	3	1	1	0
	% Função "Idade"	3,0%	,3%	1,9%	,0%
	% Total	,6%	,2%	,2%	,0%
Algo respeitador	Participantes	17	38	9	1
	% Função "Idade"	17,2%	11,8%	17,0%	16,7%
	% Total	3,5%	7,9%	1,9%	,2%
Muito respeitador	Participantes	59	223	36	5
	% Função "Idade"	59,6%	69,3%	67,9%	83,3%
	% Total	12,3%	46,5%	7,5%	1,0%
Extremamente respei- tador	Participantes	19	59	6	0
	% Função "Idade"	19,2%	18,3%	11,3%	,0%
	% Total	4,0%	12,3%	1,3%	,0%
Total	Participantes	99	322	53	6
	% Função "Idade"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Como classifica o cumprimento dos outros condutores pelos sinais e regras rodoviárias * Idade					
		Idade			
		18 a 24 anos	25 a 49 anos	50 a 64 anos	mais de 65 anos
Nada respeitador	Participantes	3	9	3	0
	% Função "Idade"	3,0%	2,8%	5,7%	,0%
	% Total	,6%	1,9%	,6%	,0%

Pouco respeitador	Participantes	22	81	3	1
	% Função "Idade"	22,2%	25,2%	5,7%	16,7%
	% Total	4,6%	16,9%	,6%	,2%
Algo respeitador	Participantes	68	198	40	4
	% Função "Idade"	68,7%	61,5%	75,5%	66,7%
	% Total	14,2%	41,3%	8,3%	,8%
Muito respeitador	Participantes	6	29	7	1
	% Função "Idade"	6,1%	9,0%	13,2%	16,7%
	% Total	1,3%	6,0%	1,5%	,2%
Extremamente respeitador	Participantes	0	5	0	0
	% Função "Idade"	,0%	1,6%	,0%	,0%
	% Total	,0%	1,0%	,0%	,0%
Total	Participantes	99	322	53	6
	% Em função "Idade"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Considera-se um condutor conhecedor de regras e sinais de trânsito * Idade

		Idade			
		18 a 24 anos	25 a 49 anos	50 a 64 anos	mais de 65 anos
Nada conhecedor	Participantes	0	0	1	0
	% Função "Idade"	,0%	,0%	1,9%	,0%
	% Total	,0%	,0%	,2%	,0%
Pouco conhecedor	Participantes	4	5	3	0
	% Função "Idade"	4,0%	1,6%	5,7%	,0%
	% Total	,8%	1,0%	,6%	,0%
Algo conhecedor	Participantes	23	71	11	3
	% Função "Idade"	23,2%	22,0%	20,8%	50,0%
	% Total	4,8%	14,8%	2,3%	,6%
Muito conhecedor	Participantes	60	197	29	3
	% Função "Idade"	60,6%	61,2%	54,7%	50,0%
	% Total	12,5%	41,0%	6,0%	,6%
Extremamente conhecedor	Participantes	12	49	9	0
	% Função "Idade"	12,1%	15,2%	17,0%	,0%
	% Total	2,5%	10,2%	1,9%	,0%
Total	Participantes	99	322	53	6
	% Função "Idade"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Considera-se melhor condutor que os outros * Idade

		Idade			
		18 a 24 anos	25 a 49 anos	50 a 64 anos	mais de 65 anos
Nunca	Participantes	16	46	8	2
	% Função "Idade"	16,2%	14,3%	15,1%	33,3%
	% Total	3,3%	9,6%	1,7%	,4%
Raras vezes	Participantes	17	32	6	1
	% Função "Idade"	17,2%	9,9%	11,3%	16,7%
	% Total	3,5%	6,7%	1,3%	,2%
Às vezes	Participantes	44	178	24	3
	% Função "Idade"	44,4%	55,3%	45,3%	50,0%
	% Total	9,2%	37,1%	5,0%	,6%
Muitas vezes	Participantes	20	63	12	0
	% Função "Idade"	20,2%	19,6%	22,6%	,0%

	% Total	4,2%	13,1%	2,5%	,0%
Sempre	Participantes	2	3	3	0
	% Função "Idade"	2,0%	,9%	5,7%	,0%
	% Total	,4%	,6%	,6%	,0%
Total	Participantes	99	322	53	6
	% Função "Idade"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Concorda com atualizações periódicas aos condutores * Idade

		Idade			
		18 a 24 anos	25 a 49 anos	50 a 64 anos	mais de 65 anos
Não concordo totalmente	Participantes	3	14	7	0
	% Função "Idade"	3,0%	4,3%	13,2%	,0%
	% Total	,6%	2,9%	1,5%	,0%
Não concordo parcialmente	Participantes	7	14	2	1
	% Função "Idade"	7,1%	4,3%	3,8%	16,7%
	% Total	1,5%	2,9%	,4%	,2%
Indiferente	Participantes	22	32	11	1
	% Função "Idade"	22,2%	9,9%	20,8%	16,7%
	% Total	4,6%	6,7%	2,3%	,2%
Concordo parcialmente	Participantes	33	163	15	3
	% Função "Idade"	33,3%	50,6%	28,3%	50,0%
	% Total	6,9%	34,0%	3,1%	,6%
Concordo totalmente	Participantes	34	99	18	1
	% Função "Idade"	34,3%	30,7%	34,0%	16,7%
	% Total	7,1%	20,6%	3,8%	,2%
Total	Participantes	99	322	53	6
	% Função "Idade"	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%