

Os Acidentes Rodoviários –Um olhar sobre a realidade portuguesa

Tânia Pires¹ e Ângela Maia²

Situado na Ocidental Praia Lusitana, Portugal é um país com cerca de 10,945,870 habitantes. Neste cantinho do mundo residem aproximadamente 114 habitantes por Km². Em 1986 juntou-se à União Europeia e mais recentemente aderiu ao Euro, moeda que circula desde 2002.

A sinistralidade rodoviária em Portugal apresenta uma taxa bastante elevada, preocupação partilhada por outros países da Comunidade Europeia, pela Organização Mundial de Saúde (OMS) e Nações Unidas. De acordo com a OMS espera-se que em 2020 os acidentes rodoviários sejam a terceira causa de morte no mundo.

Tal como é sublinhado no Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR, 2003), este tipo de acontecimentos, a que qualquer ser humano está sujeito, carece de intervenção cuidada e adequada, na medida em que se pretende defender o direito à vida, a dignidade humana e os direitos humanos.

Numa análise dos dados dos relatórios de sinistralidade rodoviária da Direcção Geral de Viação (DGV) e do Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR, 2003), verificamos que estes se debruçam sobre o número de vítimas e de feridos, os locais de maior incidência de acidentes, o tipo de veículos e alguns dados demográficos relativamente aos condutores, passageiros e peões envolvidos nos acidentes rodoviários, o tipo de sinistros e outros factores associados à sinistralidade rodoviária.

Os dados de que dispomos mostram-nos que entre 1975 e 1999 se registaram nas estradas portuguesas cerca de 990 500 acidentes com vítimas e 1 318 000 feridos. Quanto às vítimas mortais constatamos que entre 1975 e 2006 morreram nas estradas portuguesas cerca de 63 500 pessoas (DGV, 1999; DGV, 2007). Estes dados para um país cuja população ronda os 10 milhões de pessoas é sem dúvida muito alarmante, porque mostra que não há nenhuma guerra que no fim do século XX tenha contribuído para um número tão elevado de mortes!

Reportando-nos apenas ao ano de 2006 verificamos que se registaram 35680 acidentes com vítimas³, 850 acidentes com vítimas mortais⁴, 3483 feridos graves⁵ e 43654 feridos leves⁶. De acordo com a mesma fonte morreu, em 2006, por dia, 2 pessoas na sequência de

¹ Doutoranda em Psicologia da Saúde pela Universidade do Minho – Portugal.

² Professora Auxiliar da Universidade do Minho - Portugal.

³ Acidente do qual resulte pelo menos uma vítima (DGV, 2006)

⁴ Acidente do qual resulte pelo menos um morto (DGV, 2006)

⁵ Vítima do acidente cujos dados corporais obriguem a um período de hospitalização superior a 24 horas, desses acidentes pode resultar pelo menos um ferido grave, não tendo ocorrido qualquer morte (DGV, 2006)

⁶ Acidente do qual resulte pelo menos um ferido leve e em que não se tenham registado mortos nem feridos graves (DGV, 2006)

acidentes rodoviários e 10 pessoas ficam feridas (DGV, 2007). Apesar destes dados mostrarem que ainda se perdem muitas vidas em acidentes, desde 2003 que se assiste a um decréscimo desse indicador, ano em que morriam por dia 4 pessoas e cerca de 155 ficavam feridas, das quais 8,5 % em estado grave (PNPR, 2003). Este decréscimo decorre das campanhas de sensibilização, mas também de mudanças na lei, que aumentou a punição das infracções e contribuiu para que o objectivo que Portugal se propôs atingir até 2020, definido pela União Europeia, já tenha sido atingido (DGV, 2007).

Relativamente aos dados das vítimas e dos acidentes, os Relatórios elaborados pelo Observatório da Segurança Rodoviária tem mostrado que a maior incidência destes acontecimentos decorre no período diurno (entre as 15 e as 21 horas) apesar de se registarem mais vítimas mortais entre as 18 e as 21 horas. Às sextas-feiras registam-se mais acidentes e aos sábados mais vítimas. Os acidentes tendem a ser mais frequentes quando existem boas condições atmosféricas, predominando as colisões e os acidentes dentro das localidades (onde a velocidade permitida por lei não pode exceder os 50 Km / h). Nos meses de verão, sobretudo Julho e Agosto, a sinistralidade aumenta, registando-se mais acidentes e vítimas. Os acidentes devidos a excesso de velocidade e excesso de álcool são também relevantes.

Quanto às características das vítimas, constatamos que o maior número de vítimas se situa na faixa etária dos 20 – 29 anos de idade, sendo portanto jovens, que morrem ou ficam seriamente feridos na sequência dos acidentes em que se vêem envolvidos, e são frequentemente utilizadores de veículos ligeiros e motociclos. Por seu turno, as pessoas com mais de 65 anos de idade são habitualmente peões, vítimas de atropelamentos ou utilizadores de ciclomotores (DGV, 2007).

Numa investigação por nós realizada (Pires, 2005; Pires & Maia, 2004a, 2004b, 2006) com vítimas de acidentes rodoviários, pudemos corroborar o padrão sócio-demográfico das vítimas e do tipo de acidentes. Tal como a DGV, constatamos que a maior parte dos participantes nesse estudo são do género masculino (71,4%), condutores (82%) e utilizam veículos de duas rodas – motas (56%) e automóveis (39%). Quanto às causas, constatamos que o excesso de velocidade do próprio e a distração do condutor do outro veículo se verificam em 12% e 26% dos participantes respectivamente. As más condições atmosféricas, causas situacionais, são referidas por 10% dos participantes na nossa investigação.

Nessa investigação constatamos ainda, que à semelhança do que a literatura tem vindo a referir (Blanchard & Hickling, 1997; McFarlane & Girolamo, 1996, Blanchard, Hickling, Barton, Taylor, Loos & Jones – Alexander, 1996), os acidentes rodoviários constituem experiências traumáticas, uma vez que alguns dias após o acidente 55% dos participantes

descrevem sintomas compatíveis com o diagnóstico de transtorno de pós-stress traumático⁷ (PTSD em inglês). Quatro meses depois do acidente essa percentagem passa a ser de 31%. De uma avaliação para a outra há indivíduos cuja sintomatologia de PTSD remite, enquanto noutros se mantêm e noutros ainda se agrava. Dois anos após o acidente, não se assistem a alterações significativas na sintomatologia de PTSD reportada 4 meses após o acidente (Pires & Maia, no prelo), ou seja uma percentagem muito elevada de sujeitos continua com sintomas.

Para além destas repercussões pouco ou nada visíveis dos acidentes, encontramos os custos económicos. Em Portugal os últimos dados de que dispomos referem que o custo dos acidentes do país se situa entre os 2 a 3% do Produto Interno Bruto (PIB) (Associação Portuguesa de Seguradores, 2005).

No sentido de minimizar os danos e reduzir a sinistralidade têm sido desencadeadas várias acções, umas de forma contínua (ao abrigo da regulamentação legal em vigor), outras com carácter mais pontual mas também muito relevantes.

Em 1992, foram decretadas as inspecções periódicas aos veículos, isto é, em função da idade do veículo há uma série de inspecções que devem ser efectuadas no sentido de avaliar as condições do veículos para poder circular em segurança. Nessas inspecções, entre outras coisas, é avaliada a quantidade de monóxido de carbono emitida para a atmosfera, o estado dos travões, aceleração, sinalização (indicadores luminosos) e outros aspectos mecânicos. Após a inspecção é atribuído ao veículo um selo de Inspeção que deverá ser colocado em local visível. Em caso de identificação de algum problema, o proprietário deve dentro de um determinado prazo, corrigir as lacunas e fazer nova inspecção. Estas situações continuam a ser acauteladas nas alterações ao código da estrada aprovadas em 2005 e que constam no artigo 116º do Código da Estrada Português (Decreto-Lei nº 44/2005 de 23 de Fevereiro) onde se pode ler que os veículos e reboques podem ser submetidos a inspecções periódicas com vista à “*verificação periódica das suas características e condições de segurança*” (alínea d), “*verificação das características construtivas ou funcionais do veículo, após reparação em consequência de acidentes*” (alínea e) e “*controlo aleatório de natureza técnica, na via pública, para verificação das respectivas condições de manutenção (...)*” (alínea f).

Na sequência dessas alterações legais (Decreto Lei 44/2005) assistiu-se também ao agravamento das sanções pecuniárias aplicadas (multas e coimas) pela adopção de comportamentos desadequados por parte dos condutores. Dessas sanções destaca-se o facto

⁷ Diagnóstico estabelecido de acordo com Manual de Diagnóstico e Estatística das Perturbações Mentais (APA, 2002).

das multas e coimas poderem ser pagas no momento da infração, quando o infractor é identificado, de se poder proceder à cassação da carta e inclusivamente apreensão do veículo.

Em 2003 - 2005 foi implementado o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR), que tinha como objectivos a sensibilização da comunidade para a problemática, a educação e consciencialização social (p.e. “Segurança Máxima – Tolerância Zero”, “praticar velocidades mais seguras”, “maior segurança para os peões”, “se conduzir não beba”, “usar sempre o cinto de segurança e o sistema de retenção de crianças”, “ver e ser visto”, “segurança em duas rodas”, “fadiga e sonolência – os inimigos silenciosos ao volante”, “telemóveis” e “menos acidentes com pesados”). Estas campanhas destinavam-se a toda a comunidade, procurando sensibilizar, educar e prevenir os acidentes de acordo com a função e papel desempenhado na via pública.

As acções de fiscalização e sensibilização para com a prática de modelos de condução defensivos e preventivos, acções de controlo e punição perante situações de consumo de álcool, substâncias e excesso de velocidade, o uso de sistemas de retenção e transporte de crianças, o uso de cintos de segurança, o uso de telemóveis, a manutenção da distância de segurança em relação aos outros veículos que circulam na via, e a atenção em locais de travessia de peões tem sido nos últimos anos muito relevantes e frequentes.

São ainda de destacar algumas fiscalizações e melhorias que temos vindo a assistir nas infra-estruturas das vias, designadamente pela colocação de separadores centrais em alguns “pontos negros”⁸ e a colocação de radares fixos e visíveis de controlo de velocidade, nomeadamente dentro das grandes cidades.

Há ainda diversas entidades acreditadas e certificadas que promovem e organizam cursos de condução segura, preparando e sensibilizando os condutores para a adaptação da condução às condições da estrada e às condições climatéricas. Ainda assim estas acções não são de carácter obrigatório, apesar de actualmente as escolas de condução carecerem de uma série de requisitos para que lhes seja atribuído o alvará para o ensino da condução.

Apesar de todas estas medidas, que de acordo com os dados disponibilizados pela DGV tem surtido os seus efeitos, há ainda muito a fazer. Alguns investigadores sugerem a educação escolar das crianças para a prevenção rodoviária através de programas específicos para as diferentes faixas etárias (Oliveira, 1993; Meneses, 1990).

De acordo com o exposto, constatamos que os acidentes rodoviários são acontecimentos de vida a que todos podemos estar expostos. Destes decorrem consequências diversas, designadamente psicológicas, sociais, familiares, laborais, económicas, entre outras que à semelhança das psicológicas continuam ocultas. Todas estas consequências dos

⁸ Locais identificados nas diferentes vias cuja ocorrência dos acidentes é muito elevada.

acidentes carecem de uma maior valorização por parte das estruturas políticas, devendo continuar a promover-se medidas preventivas, e investindo-se também a nível da intervenção secundária e terciária junto das vítimas e seus familiares que secundariamente (Monteiro-Ferreira, 2003) tem que se adaptar a uma nova situação de vida seja ela transitória ou permanente. Porque uma vida tem um valor incalculável.

BIBLIOGRAFIA

American Psychological Association (2002). *Manual de Diagnóstico e Estatística das Perturbações Mentais – versão revista*. Lisboa: Climepsi.

Associação Portuguesa de Seguradores (2005). Presidência temática sobre a Sinistralidade Rodoviária. *Boletim Trimestral da Associação Portuguesa de Seguradores*. Janeiro, Fevereiro e Março de 2005. Ano 3, nº 8, p.07.

Blanchard, E. B. & Hickling, E. J. (1997). *After the crash: assessment and treatment of motor vehicle accident survivors*. Washington: American Psychological Association

Blanchard, Hickling, Barton, Taylor, Loos & Jones-Alexander (1996). One-year prospective follow-up of motor vehicle accident victims. *Behaviour Research and Therapy*, 34, 775-786.

Diário da República Portuguesa. I Série –A, nº 38, Decreto-Lei nº 44/2005 de 23 de Fevereiro, 1554 – 1625.

Direcção Geral de Viação (1999). *Sinistralidade Rodoviária 1999 – elementos estatísticos*. Ministério da Administração Interna: Observatório de Segurança Rodoviária.

Direcção Geral de Viação (2007). *Sinistralidade Rodoviária 2006 – elementos estatísticos*. Ministério da Administração Interna: Observatório de Segurança Rodoviária.

McFarlane, A. & Girolamo, G. (1996). The nature of traumatic stressors and posttraumatic reactions. In, B. van der Kolk, A. McFarlane & L. Weisaeth (Eds) *Traumatic stress: the effects of overwhelming experience on mind, body and society* (pp.129-154). New York: The Guilford Press.

Meneses, P. (1990). Prevenção de acidentes por atropelamento a alunos da escola primária – avaliação de uma acção de educação para a saúde. *Revista Portuguesa de Saúde Pública*. 8, 55-60.

Ministério da Administração Interna (Março, 2003). *Plano Nacional de Prevenção Rodoviária*.

Oliveira, J. (1993). O problema dos acidentes de viação em Portugal. *Revista Portuguesa de Saúde Pública*. 11, 25-27.

Pires, T. & Maia, A. (2004a). *Acidentes Rodoviários: o impacto nas suas vítimas* In, J. Ribeiro & I. Leal (org.) – “Actas do 5º Congresso Nacional de Psicologia da Saúde: a Psicologia da Saúde num mundo em mudança”. p. 587-592. Lisboa: ISPA Edições.

Pires, T. & Maia, A. (2004b). *Acidentes Rodoviários: Perturbação Aguda de Stress e PTSD nas Vítimas Directas*. In, Actas do Encontro Luso-Espanhol de Psicologia. Artigo disponível em:

<http://fs-morente.filos.ucm.es/publicaciones/iberpsicologia/lisboa/pires/pires.htm>

Pires, T. & Maia, A. (2006). *Acidentes Rodoviários: incidência de PTSD nas vítimas directas*. In, I. Leal; J. Ribeiro & S. Jesus (org.) - " Actas do 6º Congresso Nacional de Psicologia da Saúde: a saúde, bem-estar e qualidade de vida ", p. 811-817. Lisboa: ISPA Edições.

Pires, T. (2005). *Perturbação de stress pós-traumático em vítimas de acidentes rodoviários*. Dissertação de Mestrado apresentada à Universidade do Minho.

Monteiro-Ferreira, J. (2003). A guerra – aspectos psicológicos. In, M. G. Pereira & J. Monteiro-Ferreira (coords), *Stress Traumático: Aspectos Teóricos e Intervenção* (pp. 27-146). Lisboa: Climepsi.