

Dia da Memória

Autoridades ignoram traumas rodoviários

Morreram 50 mil pessoas nos últimos 30 anos, denuncia a organização Estrada Viva - Liga Contra o Trauma

Hoje assinala-se o Dia da Memória, em homenagem às vítimas de acidentes rodoviários. Um dia que marca também o lançamento da organização Estrada Viva - Liga Contra o Trauma, constituída por várias associações em torno da mesma causa.

"As pessoas com responsabilidades públicas" continuam "adormecidas" perante o "pesadelo dos traumas rodoviários", denuncia a organização, salientando que "morreram mais pessoas em desastres rodoviários no século XX do que em todas as guerras em que Portugal se viu envolvido".

Trata-se de uma "verdadeira epidemia social" e um "terrível problema de saúde pública com que Portugal tem preferido não se confrontar seriamente", lamenta.

As "pessoas com responsabilidades públicas, aconchegadas no conforto dos gabinetes oficiais, continuam adormecidas", dizendo que "as coisas estão a melhorar" e o que é preciso é "ser optimista", critica a organização.

DN

Segurança é comprometida por "interesses instalados"

Presidente da Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados questiona papel da Prevenção Rodoviária Portuguesa Combate à sinistralidade pressupõe política transministerial

J. paulo coutinho

Ser português é, entre tantas coisas, estar familiarizado com o drama permanente que se vive nas estradas. Anos e anos de campanhas e a divulgação, sistemática, de estatísticas brutais estão longe de ter servido para atenuar uma realidade que nos envergonha. Hoje, terceiro domingo do mês de Novembro, volta a ser assinalado o Dia Mundial em Memória das Vítimas da Estrada. Estas solenidades, já se sabe, não são soluções, mas Portugal assiste, hoje, a um novo esforço para melhorar o estado de coisas, com o lançamento da "Estrada Viva - Liga Contra o Trauma", estrutura que congrega 27 associações das mais diversas áreas.

A lista é significativa (ver peça em baixo), o que poderá significar um factor de persuasão junto dos diversos poderes, mas torna-se claro que o processo é encabeçado pela Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados (ACA-M), notando-se as ausências da Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP) e do Automóvel Club de Portugal (ACP).

Manuel João Ramos, presidente da ACA-M, opina que a PRP é, afinal, o rosto do que importa mudar na forma de encarar a sinistralidade rodoviária em Portugal. "Não é uma verdadeira associação, é uma empresa mascarada de associação, ou seja, uma associação que defende interesses económicos em vez dos interesses dos cidadãos", diz, criticando, ponto por ponto, por exemplo, a forma como é composta a Direcção, que integra representantes de agentes económicos e outras estruturas (como o ACP) e é presidida por João de Oliveira Martins, ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações ao tempo em que se construíram o IP 4 e o IP 5, duas das estradas onde mais se morre.

Um dos objectivos da Liga é alertar as autoridades públicas para a premência de agir de forma articulada e eficaz. Manuel João Ramos destaca a necessidade de o problema ser encarado de outra forma pelo poder executivo. "É o secretário de Estado da Administração que centraliza e coordena toda a política, mas isto não é um problema de polícia", argumenta, apelando para a criação de uma Alta Autoridade para a Segurança Rodoviária ("algo que o ACP já pede há muitos anos") e sublinhando que a problemática dos acidentes rodoviários é "uma epidemia social" e "uma questão transministerial". Por outro lado, alega, criticando, que organismos com

responsabilidades neste campo, casos da Direcção-Geral de Viação e do Instituto das Estradas de Portugal, "estão de costas voltadas".

Enquanto lamenta opções tomadas ao longo dos anos, como o fim da aposta na ferrovia e o incremento do transporte rodoviário de mercadorias ("está demonstrado que um camião destói o pavimento duas mil vezes mais do que um automóvel ligeiro, mas não paga duas mil vezes mais portagem"), o responsável da ACA-M fala numa "série de interesses instalados". E volta à carga, quando fala em sensibilização "O Ministério da Educação, em vez de promover formação nesta matéria, vira-se para a PRP e diz: 'Peguem lá dinheiro e ponham as crianças a dar a volta ao adro'. Não vêem que o problema são os jovens que estão a entrar no mundo rodoviário?".

Outro problema enunciado por Manuel João Ramos é a responsabilidade do Estado. "Por omissão, o Estado cria as condições para o desastre", diz, notando que, por exemplo, "em 50% dos acidentes, a estrutura viária é co-participante" e que tem de haver "responsabilidade cível e penal quando há indício de crime rodoviário". Outro aspecto por aprofundar, nota, é a forma como as sequelas de acidentes podem estar na origem de doenças, ou provocar "disfuncionalidades", que, na rodovia, possam pôr em causa a integridade de outras pessoas.

Estratégias

Prioridade

As estratégias de segurança rodoviária, mundial e europeia, enfatizam a necessidade de haver prioridade política, criar organismos responsáveis e dotá-los de recursos. Aos poderes legislativo e executivo é solicitado empenho, a legislar e a fazer cumprir a lei.

Sensibilização

Os organismos gestores da Saúde pública devem incluir a segurança rodoviária em campanhas, recolher sistematicamente dados que permitam retratar a sinistralidade e prestar apoio à investigação científica que contribua para um melhor conhecimento do problema.

Automóveis

Aos construtores de automóveis é recomendado que todos os veículos cumpram os mínimos requisitos de segurança, devendo haver investimento na melhoria destas áreas. Na comercialização deve ser dada ênfase à segurança, e as partes frontais dos veículos deverão ser mais seguras, por exemplo, para os peões.

A dita sociedade civil é encorajada a pressionar os governos para construir estradas seguras, identificar problemas locais, ajudar a planear sistemas de transportes seguros... Em suma, a participar activamente.

Comemorações em Évora marcam união de esforços

A recém-criada "Estrada Viva - Liga Contra o Trauma" é apresentada hoje, em Évora, no decurso da celebração do Dia da Memória. As cerimónias serão marcadas pela construção de um memorial efémero às vítimas das estradas e outros eventos simbólicos, além de concertos e uma sessão sobre estratégias de segurança rodoviária. No Alto de Espinho (serra do Marão), a Associação de Utilizadores do IP4 também levará a cabo uma cerimónia evocativa.

A Liga congrega 27 organismos Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados; Associação Contra a Exclusão pelo Desenvolvimento; Associação Nacional dos Industriais do Ensino de Condução Automóvel; Associação Nacional dos Médicos de Saúde Pública; Associação A Nossa Âncora; Associação Abraço; Associação Portuguesa de Apoio à Vítima; Associação Portuguesa de Deficientes; Associação Portuguesa de Enfermeiros de Urgência; Associação Portuguesa de Famílias Numerosas; Associação Portuguesa de Medicina de Urgência;

Associação Portuguesa de Psicologia; Associação para a Promoção da Segurança Infantil; Associação de Utilizadores do IP4; ATLS (Advanced Trauma Life Support); CRM - Formação Activa de Condução; Federação dos Sindicatos de Transportes Rodoviários e Urbanos; Grupo de Trauma do Hospital de S. João; Instituto Arade; Moto clube Virtual; Rodar - Associação Portuguesa de Lesionados Medulares; Sociedade Portuguesa de Cirurgia; Sociedade Portuguesa de Trauma.

in "Jornal de Notícias", 21 Nov 2004

DN TEMA: Dia da Memória das Vítimas da Estrada

Estradas portuguesas são as mais inseguras da União Europeia
Em cada milhão de portugueses, 150 morrem em acidentes. Pior só na Letónia e Lituânia

Paula sanchez
Paula ferreira

No Alto do Marão acendem-se hoje 220 velas. Tantas quantas as pessoas que morreram no IP4, nos últimos 12 anos. Os sinos da Sé de Évora vão tocar em memória das vítimas de acidentes. E em todas as igrejas, de todas as confissões religiosas, serão feitas orações em memória dos mortos nas estradas.

No terceiro domingo de Novembro, a Europa celebra o Dia da Memória, efeméride que só há três anos passou a ser assinalada em Portugal, evocada, não por entidades oficiais, mas por grupos de cidadãos preocupados em «travar» a maior taxa europeia de sinistralidade rodoviária.

Na Praça do Giraldo, em Évora, durante o dia será construído um memorial: uma pessoa, uma vara, por cada amigo que ficou no caminho. O simbolismo da vara, usada pelos caminheiros, é associado à busca do caminho que ainda falta percorrer para parar a epidemia do sangue na estrada.

Dados europeus recentes indicam que, por cada um milhão de habitantes, morrem 150 pessoas nas estradas e ruas portuguesas. Apesar do decréscimo da sinistralidade, que tem vindo a ser registado oficialmente, o triste rácio português só é ultrapassado na UE pela Letónia e pela Lituânia. Do lado europeu da segurança, surgem as estradas de Malta (41 mortos, por milhão de habitantes) e da Suécia (59).

Lembramos os amigos, recordamos a falta que nos fazem e rezamos pela segurança dos vivos. Somos todos condutores ou peões.
A tortuosa viagem até achar o hospital certo

A situação é dramática: transporte de doentes feito de maneira inadequada, feridos graves a saltar de hospital em hospital antes de chegar ao local certo, equipas de urgência sem formação específica para lidar com situações de trauma. Para alterar este cenário, foi criado no Hospital de S. João, no Porto, o Grupo Trauma - equipa multidisciplinar, presente 24 horas por dia, que aparece na urgência sempre que soa o alarme.

O grupo de trabalho é constituído por especialistas em cuidados intensivos, neurocirurgiões, cirurgiões, ortopedistas, radiologistas e enfermeiros. Tudo para melhorar o atendimento do doente e, sobretudo, poupar vidas. Salvador Massada, do Grupo Trauma, gostaria de ver criada em todo o País uma rede de trauma, que pudesse actuar desde o local do acidente até à reabilitação. Isso mesmo foi proposto ao Ministério da Saúde, em 1999. Sem qualquer resposta. Apenas a Administração Regional de Saúde do Norte mostrou sensibilidade para a criação de uma, na sua área geográfica. Até agora ainda não foi ultrapassada a fase da intenção.

Enquanto isso, os doentes sofrem e, pior ainda, perdem-se vidas. Salvador Massada dá como

exemplo do calvário de um ferido traumatizado, num acidente grave ocorrido na auto-estrada, junto a Valença. Como na área não há Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM) - este serviço existe apenas em Lisboa, Porto, Coimbra e Algarve -, é socorrido pelos Bombeiros Voluntários de Valença, que o encaminham para a urgência do Centro de Saúde local. Daqui, dada a gravidade dos ferimentos, segue para Viana do Castelo, onde os médicos percebem a necessidade de intervenção de um neurocirurgião. Há que o encaminhar para o hospital de referência, no caso, Braga. Chegado aqui, os médicos suspeitam de uma lesão torácica. Perante a falta de um cirurgião da especialidade, o doente é, finalmente, encaminhado para Hospital de S. João, no Porto, para onde deveria ter sido transportado imediatamente após o acidente. Mas legalmente, reconhece Salvador Massada, «não era possível». Com este modelo, lamenta, «perde-se tempo e perdem-se vidas» .

A criação de uma rede de trauma podia inverter a situação, ao permitir definir «qual o trajecto do doente desde o local do acidente até ao hospital». Salvador Massada reconhece que esta nova abordagem seria «um custo que a prazo se transformaria num investimento», na medida em que alguns hospitais seriam preparados para esta área tanto a nível técnico como de recursos humanos. Mais uma vez quem ficaria a ganhar seriam os utentes.

Médico intensivista no Hospital de S. João , Salvador Massada aponta o Vale do Sousa, no eixo Penafiel/ /Valongo, como a região que mais sinistrados encaminha para aquela unidade de fim de linha, devido aos acidentes de motorizada. Outra zona sensível é Viana do Castelo, por causa, sobretudo, aos acidentes em oficinas de pirotecnia. Em muitos casos, refere o especialista, as vítimas são transportadas para o hospital em condições deficientes. «Às vezes nem entubados vêm». «Há sempre uma golden hour» e se esse momento se perde, a vida pode ser irrecuperável.

A preocupação, no S. João, ultrapassada a fase da urgência, está agora na reabilitação, física e psicológica. É preciso apoio para explicar aos doentes que a sua vida não mais será a mesma.

Uma nova vida passada numa cadeira de rodas

No dia 13 de Julho de 1998 a vida de David Peres mudou. Um acidente, quando regressava a casa depois de um almoço com um amigo, deixou-o tetraplégico. Tinha 20 anos. Seis anos depois, David acabou o curso, iniciou um mestrado, voltou a nadar e integrou a Rodar (Associação de Lesionados Medulares), porque «ainda há muito a fazer em Portugal pelas vítimas de acidentes».

Pela frente tem outros desafios. Quer voltar a conduzir - não voltou a pegar num automóvel - e sobretudo, ingressar no mundo do trabalho. Até aqui um duro caminho foi percorrido. David esteve internado dois meses no Serviço de Traumatologia do Hospital de S. João. Daí foi transferido para o Hospital da Prelada, onde permaneceu 10 meses. Depois foi o regresso a uma nova casa, já que seria muito difícil adaptar a antiga às suas novas necessidades. Um caminho duro. David passou por todas as fases que um lesionado medular atravessa: a primeira reacção, recorda, «foi de completa negação. Não acreditava que ia ficar numa cadeira de rodas»; seguiu-se a revolta, «uma fase complicada de relacionamento com os outros». E não escapou à apatia, «achava que a minha vida tinha acabado».

Hoje fala do futuro com entusiasmo, mas também com extrema racionalidade. A indemnização que há-de receber do seguro já tem destino: «Vou criar uma espécie de fundo para, um dia, poder contratar uma pessoa para olhar por mim.»

Pelo caminho ficaram também algumas mágoas. David Peres não esquece o tempo que esperou para ser atendido no S. João. Quanto ao Hospital da Prelada , classifica a hotelaria como excelente, mas desafia os responsáveis a investirem mais na qualidade técnica.

Uma pedra na estrada e a falência do sistema

Aos 40 anos, uma pedra de cinco quilos atravessou-se na vida de Miguel Vilar através do pára-brisas do carro. A pedra resvalou do rodado de um camião à frente da sua viatura e atingiu Miguel em cheio na cabeça. Ninguém sabe o que fazia um paralelepípedo cinzento no meio da auto-estrada. Sabe-se que Miguel se despistou, já sem sentidos, e que passou um mês em coma, a lutar pela vida na cama de um hospital. Luta, que para o neurologista António Damásio, é o exemplo extremo da força de vontade. A força de querer fazer sempre bem tê-lo-á salvo. Miguel é um sobrevivente.

Apesar da brutalidade da pancada, que lhe provocou afundamento do cérebro com perda de massa encefálica, Miguel não morreu, porque quis viver.

Piloto de automóveis, empresário bem sucedido, casado, com filhos, habituado a arrancar títulos na competição de quatro rodas, Miguel travou então a corrida pela recuperação da qualidade de vida. Perdeu as empresas, meses depois ficou divorciado, passou a ter problemas financeiros e viu-se obrigado, de um momento para o outro, a refazer tudo. «Ninguém me perguntou nestes anos se precisava de uma aspirina», afirma.

A Brisa, empresa concessionária da A5, foi absolvida em tribunal. O Fundo de Garantia Automóvel foi condenado a pagar uma indemnização. Mas recorreu. E voltou a perder. E agora voltou a recorrer...

Miguel Vilar espera, consumindo-se no desespero. Assume a revolta e incompreensão contra o sistema. «Sempre paguei tudo o que tinha para pagar. Até paguei para circular naquela estrada em condições de segurança. Para que servem então os seguros?»

Associações puseram a nu o desleixo oficial

A constituição de associações de utentes da estrada trouxe a temática da sinistralidade rodoviária para a ordem do dia. Por força das denúncias, dos alertas, da sensibilização para os múltiplos perigos, os acidentes de viação deixaram de ser «uma fatalidade» que só acontece aos outros. Para a desgraça, percebeu-se, contribuí o desleixo, a incúria e a irresponsabilidade, tantas vezes protagonizada por organismos oficiais.

Obras necessárias adiadas, ausência ou deficiente sinalização, pavimentos inadequados, aliados a fiscalização incorrecta e incoerente ou a repressão tardia e ineficaz tornaram-se visíveis. O ambiente e a estrutura partilham culpas até agora imputadas ao condutor. No Infantado, uma rotunda anulou o cruzamento. No IP4 fizeram-se obras. Em ambos, os acidentes graves acabaram. No IP3, os locais de risco foram «remediados» com muros de betão. Ali, deixou de se morrer do mal, para se passar a morrer da cura, como disso foi exemplo o trágico acidente de Ricardo Ferraz.

Faixa da sobrevivência no IP3

Ainda com a memória do último acidente no km 69, do IP3, (curva junto à Ponte do Cunhede/Penacova), que ceifou a vida de Ricardo Ferraz, presidente da Associação Académica do Instituto Superior de Engenharia de Coimbra, surge agora no horizonte uma parafernália de sinalização reflectora.

Dois dias depois do funeral do jovem, a sinalização naquele local foi alterada. O km 69, um conhecido ponto negro, foi retocado com bandas cromáticas, concretizando-se uma intervenção programada desde Julho e que prevê o tratamento do piso e o alargamento da curva.

Ali, já morreram seis pessoas desde o ano passado. Um saldo sinistro para uma curva pouco

acentuada com alguma visibilidade e que entronca na ponte do Cunhedo.

Quem não conhece a perigosidade, conduz ali de forma diferente e o ramo de flores pendurado na berma causa arrepios. Em ambos os sentidos são vários os sinais que nos remetem para a perda de vidas. Cruzes, coroas com fitas negras, restos de pára-choques, vidros partidos... Em determinados locais com duas faixas de rodagem no mesmo sentido, quando há «tolerância», as autoridades policiais montam um vasto dispositivo de vigilância e chegam a estrangular, propositadamente, uma das faixas. Provocam o afunilamento provisório da via, certos de que, assim, não há acidentes. Aliás, seria com este raciocínio que a descida do Botão, de forte inclinação, passou a ter apenas uma via.

Palco de impunidade e transgressões, a acrescentar à sinalização enganosa, ao piso derrapante, às curvas traiçoeiras, ao estreitamento de via com o separador central de betão e à ausência de escoamento de água, diariamente surgem calafrios até a quem palmilha o IP3 com regularidade. Sempre a rodar na faixa da sobrevivência.

Mais de 46 mil vítimas físicas de acidentes

Até dia 14 de Novembro, de acordo com indicações das autoridades policiais, já morreram 1053 pessoas nas estradas e ruas portuguesas. Os 165 mil acidentes de viação participados às polícias desde 1 de Janeiro causaram ainda 3719 feridos graves e mais de 42 mil ligeiros.

Os acidentes mais graves continuam a acontecer nas estradas do território continental, fiscalizadas pela GNR. As patrulhas contaram nestes dez meses e meio 887 mortos em desastres.

Nas áreas urbanas (capitais de distrito fundamentalmente), a Polícia de Segurança Pública registou 165 mortos, um terço dos quais em resultado de acidentes de viação ocorridos nas regiões autónomas (45), em localidades dos distritos de Lisboa (35) e do Porto (24).

Lisboa continua a ser a cidade capital do risco urbano. Até final de Outubro morreram aqui 24 pessoas - oito atropeladas e quatro motociclistas.

Sem informação é maior a angústia

A médica Filomena Araújo sentiu da pior maneira a confusão e a inoperância do sistema

14 de Agosto de 2004. Já a noite tinha caído quando Filomena Araújo tentava, desesperadamente, saber notícias do filho. Mas Nuno, de 23 anos, não atendia o telemóvel. Perante a insistência do toque, alguém atende a chamada. Mas não era a voz do Nuno. Filomena Araújo quer saber o que se passa, mas mandam-na ligar para a GNR, porque a «confusão era grande».

Um brutal acidente ocorrera momentos antes, sendo que uma ultrapassagem mal calculada ceifou sete jovens vidas, em Montargil, concelho de Ponte de Sor. Nuno Araújo estava entre as vítimas.

A mãe recorda ao DN os momentos difíceis vividos na angústia de não ter certezas absolutas. Mas quase. «Da GNR mandaram-me ligar para o Centro de Saúde, que me recomendou que voltasse a ligar para a GNR. Ninguém sabia dar informações», lamenta.

Filomena Araújo fez-se à estrada, mas a viagem de Évora a Ponte de Sor de pouco valeu. O corpo do filho já não estava no centro de saúde, tendo seguido rumo a Évora. O desespero aumentava a cada minuto e a dor ainda mais.

É por isso que três meses volvidos sobre o maior acidente rodoviário do último Verão - e um dos maiores destes anos, em número de vítimas -, esta mãe, médica de profissão, não hesita

em questionar o que designa de «tremenda» falta de informação com que se deparou no dia do fatídico acidente. «A vida dos cidadãos fica pouco facilitada» diz, lamentando «a confusão que levou a momentos de grande angústia».

As palavras saem-lhe em catadupa, quando aborda o caso. Filomena Araújo justifica que tem sido útil falar, garantindo mesmo ser esta uma das armas a que família se tem «agarrado» para seguir em frente, a par da organização de algumas iniciativas, cujo objectivo é diminuir a sinistralidade nas estradas portuguesas. «É preciso agir rapidamente, porque estas coisas não são só fatalismo», sublinha, recorrendo à sua experiência para pedir a elaboração de um programa de mobilização social, sobretudo virado para os mais jovens. Mas não só. Diz que o País precisa de uma «cultura de segurança» e alerta que quando há determinados eventos, «têm que haver regras». Em Montargil, parte dos sinistrados saíram de um casamento, pelo que Filomena Araújo questiona se não faria falta mobilizar «dois ou três polícias para o local?»

in "Diário de Notícias", 21 Nov 2004

Jornal: CORREIO DA MANHÃ

2004-11-21 00:00:00

21/11/04 - Dia da Memória (pelos que morrem na estradas)

SANGUE NO ASFALTO

Três pontos negros, doze mortes, dezenas de famílias desfeitas. No Dia da Memória, recordamos as histórias por trás das frias estatísticas. Para lembrar que as estradas continuam a matar inocentes.

Sérgio Lemos

As luzes de dois faróis gigantes e ameaçadores. É a última coisa de que se recorda antes de perder os sentidos. Uma hora antes, Dora Leal e o marido, José Viana, vestiam as suas roupas mais chiques e perfumavam-se para irem ao Casino Estoril. O actor, cenógrafo, compositor e pintor de 80 anos gostava de arriscar uns euros nas 'slots-machines' e nessa noite de domingo sentia a sorte do seu lado. "Mas está a chover tanto. Porque não vamos noutra dia?", questionara a mulher antes dele a convencer a saírem de casa: "Primeiro jantamos no Casino e depois damos um saltinho à sala de jogos. Vai ser divertido".

O casal fez-se à auto-estrada – Dora ao volante, uma vez que o marido tinha fobia à condução. Por causa da chuva, o trânsito na A5 fluía mais lentamente do que o costume em direcção a Cascais. O céu carregado e as fortes bátegas a cair no vidro não a deixavam ver um palmo à frente do nariz. Mas apesar do tempo tristonho de Janeiro, iam bem-dispostos. Ele recordava as histórias de sorte e azar ao Black-Jack e à roleta com um humor desconcertante. Dora ria-se até às lágrimas.

Um baque seco e violento na traseira da viatura gelou o ambiente. O carro deu um violento solavanco e perdeu a direcção, deslizando no asfalto molhado, um pouco antes da Via Verde, no km 13, junto a Monsanto. "Dorinha, já te deram!", exclamou o actor alarmado: "Vamos morrer!".

CULPA MORRE SOLTEIRA

Quando acordou numa cama do Hospital São Francisco Xavier, cheia de dores no corpo, Dora Leal só se recordava dos gritos do marido, do cheiro a fumo, do chinfrim dos travões e das luzes fortes da carrinha que chocara contra eles. "Era tudo tão difuso. Julgava que tinha morrido."

Sobreviveu, embora a chapa lhe tivesse perfurado a pleura e fracturado uma das pernas.

Numa outra sala, o marido era operado de urgência. O seu estado de saúde inspirava mais cuidados. “Os médicos deixaram-me vê-lo no dia seguinte à cirurgia. E ele e ainda brincou comigo.” O actor morreu pouco depois da visita, na fria madrugada de 7 de Janeiro de 2003. “Só estava à minha espera para se despedir.”

Quase dois anos depois do acidente na A5, Dora Leal guarda uma urna com as cinzas do corpo do marido no apartamento de Miraflares. “Ao menos está em casa e reconforta-me nos momentos difíceis”, justifica antes de lhe dar um beijo emocionado. “Quando o Fialho Gouveia morreu recentemente fui-lhe dizer que o seu amigo desaparecera.”

Hoje, é uma sombra da actriz foliona que alegrou o teatro de revista no Parque Mayer, vivendo afastada das luzes da ribalta, com os dois gatos, . “Nunca mais fui a mesma. Sou muito nervosa, engordei sete quilos e passei a ter medo de conduzir à noite ou em dias de chuva”, confessa. O único escape são as peregrinações a Fátima ou a Sintra, onde reza pelo marido: “Já todos se esqueceram do maior actor português”, desabafa. “Este país não o mereceu.”

Inconformada com as partidas do destino, jura não descansar enquanto não estiver cara-a-cara com o autor do acidente, que fugiu antes de chegarem as ambulâncias dos bombeiros de Oeiras e de Carcavelos. “Como é possível não se saber nada? O condutor deve ter sangrado e ido para um hospital próximo, além disso, deixou a carrinha branca no local do crime. A polícia tem a matrícula. Já são pistas a mais.”

Apesar do caso estar em segredo de justiça, há rumores de que se trata de um cigano que vive no Bairro das Marianas. “Não quero vingar-me dele. Apenas perceber porque não ficou no local para nos socorrer. Se isso tivesse acontecido, talvez hoje o Zé estivesse vivo.”

O FADO DA MARGINAL

A A5 continua a ser uma das vias com mais pontos negros do País (ver caixa). Mas em 2003, o quilómetro 6 da Estrada Marginal Lisboa-Cascais foi considerado o mais mortífero pela Direcção-Geral de Viação: oito acidentes deram origem a três mortos.

Não foi muito longe dali que Teresa, a sobrinha do fadista António Pinto Basto, perdeu a vida. Com outras três amigas. A tragédia deu-se em Maio de 1995, também numa noite de chuva. Mas continua a martirizar a família de raízes aristocráticas.

“Não a queria deixar sair à noite porque chovia a cântaros”, recorda a mãe, Teresa Pinto Basto, de 56 anos, que desde o acidente de viação da filha já passou por esgotamentos, um divórcio e muita medicação. “Mas a Tê-Tê já tinha decidido ir à discoteca Coconuts para ver o ‘Xana’, um rapaz por quem tinha uma paixoneta.”

Teresa, de 20 anos, passou a tarde de sábado, 7 de Maio, ao telefone a combinar com as amigas de liceu o programa das festas. Como estava mau tempo, a estudante de Santo Amaro de Oeiras não queria levar a ‘acelera’. Acabou por convencer a Liliana a levar o seu VW Polo. “Saiu à meia-noite e desejou-me bom Dia da Mãe. Tinha até um presente guardado no quarto para mim. Só o abri muitos dias depois do acidente. Era um diploma com a história da família”, lembra a ex-socialite, da família do fundador da Vista Alegre.

Leonor, Patrícia e Natalie juntaram-se ao grupo e foram com Tê-Tê e Liliana até Lisboa, ao aniversário de uma outra amiga num bar em Santos.

Às duas da manhã, regressaram à Marginal em direcção à festa da espuma do Coconuts. Para fugirem às poças de águas causadas pelo temporal que se acumulavam na faixa direita, decidiram viajar pelo lado esquerdo.

Não muito tempo depois, um Jeep guiado por um grupo de rapazes colou-se a elas. O condutor fazia malabarismos para dar nas vistas às meninas da Linha. Numa curva entre a Parede e São Pedro do Estoril, o Jeep deu inadvertidamente um toque na traseira do veículo das jovens. A condutora, Natalie, que não era dona do carro e só tinha a carta de condução há quinze dias, perdeu o controlo e entrou pela outra faixa.

Um Seat Ibiza, que vinha na direcção contrária, bateu na zona do depósito do Polo, que voou até ao parque de estacionamento da discoteca Bafureira, aterrando em cima de uma carrinha Bedford. A rapariga que ia atrás, sem cinto, foi imediatamente cuspidada do veículo. As restantes ficaram presas no interior em chamas.

O estrondo chamou a atenção do pessoal que bebia imperiais e comia bifanas numa 'roulotte'. Os homens acorreram imediatamente até ao local do despiste, conseguindo retirar Patrícia, que viajava no lugar do pendura. Tê-Tê que ia no banco de trás gritava: "Alguém que me tire daqui. Não consigo desapertar o cinto".

Mas o VW tinha apenas três portas e estava desfeito. Era impossível socorrê-la. Pouco depois, o carro explodiu. As amigas morreram carbonizadas. Patrícia, com graves queimaduras, sobreviveu à catástrofe. Nove anos depois continua em coma no hospital.

"Ao jantar, a Tê-Tê dizia estar com um forte pressentimento de que ia morrer", lembra Teresa Pinto Basto, que só há dois anos conseguiu voltar à Marginal. Ainda hoje se emociona quando passa pela curva que ceifou a filha. O seu irmão, o fadista António Pinto Basto, também não esquece a sobrinha e afilhada: "Desde a morte de Teresa, passei a cantar com um lenço preto no bolso".

MEMÓRIA E AMNÉSIA

Mais recentemente, a 14 de Agosto de 2004, num dia de calor infernal, João Cordeiro, de 23 anos, foi o único sobrevivente de um choque frontal que matou sete jovens, na sangrenta Nacional 2 perto da Barragem de Montargil.

"Os meus familiares dizem para eu agradecer à Nossa Senhora e chamam-me de herói. Mas fiquei vivo por mero acaso e não por obra de uma qualquer força divina", argumenta o estudante da Universidade Católica do Porto, do curso de Som e Imagem. "Não sou nem passei a ser religioso."

Ele, a sua namorada italiana, Stella e o amigo de infância, Nuno Araújo, que guiava o carro, vinham do parque de campismo da barragem depois de terem realizado um documentário para o Ministério da Saúde. Planeavam ir de férias no dia seguinte para a Suíça, a bordo do velhote Fiat Panda.

Na direcção contrária da EN2, cinco jovens entre os 17 e 19 anos aproveitavam para dar uma volta num Nissan Primera, enquanto decorria um casamento de um casal amigo. Testemunhas asseguram que iam no 'picanço' com outra viatura. "Como é uma estrada pouco movimentada, os condutores têm a mania de acelerarem a fundo. Mas esquecem-se que há dezenas de cruzamentos para vias secundárias", conta João.

Numa ultrapassagem mal calculada, o Nissan, que provavelmente rodava em excesso de velocidade, embateu de frente no Panda. O carro foi projectado a uma distância de 30 metros, na única clareira das redondezas. "Chocámos numa recta que tem pouca visibilidade porque existe uma lomba", conta João, que não se consegue recordar dos pormenores do acidente. Ficou com uma amnésia devido ao trauma.

"Mal me lembro onde almoçámos nesse dia e o que comemos. Mas não tenho medo que a memória me pregue uma partida, e quando menos esperar, venha a recordar-se do acidente. Quero estar preparado para o pior."

As outras sequelas do furioso embate estão à vista: "O choque quase me desfez o joelho e partiu-me o cotovelo. A recuperação pode demorar três anos". Enquanto espera, tem de andar apoiado em muletas.

VÍDEO CHOQUE

Embora o alentejano não conhecesse nenhum dos miúdos que viajava no outro veículo,

descobriu que o condutor, David Marques, de 20 anos, era seu vizinho e filho do ex-árbitro Bento Marques. Ironia do destino: o seu amigo falecido Nuno Araújo fora chefe de David nos escuteiros.

Antes do acidente, o jovem nem era um condutor exemplar. “Cometi os meus excessos como muitos miúdos da minha geração: já guiei alcoolizado e ultrapassei em traços contínuos. Não tinha consciência de condução pública. Hoje, fico logo nervoso se vejo alguém ao volante e a falar ao telemóvel ao mesmo tempo.”

A experiência traumática do Verão inspirou-o a realizar um vídeo de sensibilização rodoviária. “Aproveitei os meus conhecimentos de som e imagem para fazer algo de útil.” João passou semanas a filmar e a entrevistar outras vítimas de acidentes de viação, na Unidade de Ortopedia do Hospital de Évora, onde esteve internado. “É um filme duro. Espero que contribua para prevenir acidentes.”

A estreia do documentário está prevista para hoje à tarde, em Évora, durante as iniciativas do Dia da Memória.

O estudante faz parte da Comissão Organizadora e é um dos rostos do evento organizado pela ‘Estrada Viva – Liga Contra o Trauma’. “Todas as vítimas do asfalto serão lembradas. Não podemos continuar a perder estupidamente as pessoas que amamos.”

TRÊS PONTOS NEGROS

Os pontos negros das estradas são calculados a partir de um lanço de 200 metros de comprimento que tenha sido palco de cinco ou mais acidentes com vítimas mortais e feridos graves.

Em 2003, o troço da EN 6 (mais conhecida como Estrada Marginal) entre os 6 150 e 6 300 quilómetros foi considerado o maior ponto negro do país por indicador de gravidade: nesses 200 metros ocorreram oito acidentes, tendo morrido três pessoas.

Ao total, foram detectados sete pontos negros na Marginal Lisboa-Cascais, estrada que matou Teresa Pinto Basto e as três amigas em 1995. Também a A5, que recentemente vitimou o actor José Viana, se encontra no topo da lista de mortandade.

Em 2002, esta auto-estrada que liga Lisboa a Cascais só ficava atrás do IC19 na quantidade de pontos negros no distrito de Lisboa. No mesmo ano, a EN 2, onde sete jovens morreram em Agosto deste ano numa colisão entre dois carros, foi a sétima via com mais acidentes graves a nível nacional: 459 acidentes, 18 mortos, 62 feridos graves e 618 ligeiros.

5 PERGUNTAS A ALCINO CRUZ (Presidente da APEC)

Em Outubro de 2002, Alcino Cruz, Presidente da Associação Portuguesa de Escolas de Condução (APEC), foi apanhado a conduzir a 224 km/h na A6, que liga Lisboa a Elvas.

Continua a bater-se contra os limites de velocidade impostos pelo Código da Estrada. A sua opinião não é apenas reflexo de ter sido apanhado a conduzir em excesso de velocidade?

Não. Em Portugal, os limites de velocidades estão desadequados à realidade das vias públicas. Pode ser perigoso conduzir no meio do Bairro Alto a 50 km/h, mas não o será na Avenida Lusíada, entre o Hospital de Santa Maria e Benfica. A lei é demasiado abstracta e só existe para a polícia poder fazer caça à multa.

Mesmo não concordando com a lei, não está arrependido de andar a 224 km/h numa auto-estrada?

Não. Ia numa recta longa da A6, a guiar um carro de alta cilindrada e não havia quase ninguém na via. Um estudo recente feito nas auto-estradas conclui que nenhum veículo ligeiro de passageiros circula a menos de 120 km/h em Portugal. E ainda bem que não se cumprem as

regras, porque se os condutores andassem mais devagar nas auto-estradas havia ainda mais acidentes.

Mas quem viaja a uma velocidade mais rápida tem menos tempo de reacção

Não concordo. A maior parte dos acidentes nas auto-estradas dá-se em velocidades baixas: o condutor adormeceu, ia sob efeito de medicamentos, de álcool, etc. Prova disso é que em muitos deles não há sinais de travagem antes do despiste.

Se fosse legislador quais seriam as suas normas na questão da velocidade?

Baseava-me na lei de 1970: nas rectas das auto-estradas não haveria limite máximo de velocidade e nas curvas, imporia um limite entre 120 e 160 km/h. Nos IP, o máximo seria de 150 km/h (em rectas) e 80 km/h (em curvas).

Dois anos depois, como está o seu caso?

A minha contra-ordenação é considerada muito grave: circulava a mais de 60 km/h do que a velocidade permitida. Ou seja, podia ter ficado inibido de conduzir entre dois meses a dois anos. Mas não tive qualquer tipo de sanção. _

2004-11-21 00:00:00

21/11/04 - Dia da memória (pelos que morrem na estrada) - Perder um filho

DOR SEM FIM

A um filho que perde o pai chamamos orfão. Mas que nome damos a um pai que perdeu o filho? Face a uma dor assim nunca encontramos as palavras certas. Temos apenas as histórias, de mães e pais que ainda hoje choram tantos.

Marta Vitorino

Emília Agostinho

Sentada no banco de jardim, a engraxar as botas, Mónica viu a mãe a encaminhar-se até ao portão da casa em passos apressados. Antes que ela entrasse no carro, onde o pai e o irmão mais novo, Gonçalo, a aguardavam, deixou escapar um grito: "Não se despede de mim?". Ao ouvir a voz da filha, Maria Emília voltou atrás. "Mas quantas despedidas queres tu?", perguntou-lhe, em tom de brincadeira. Mónica sorriu e deu-lhe um beijo. "Toma cuidado contigo", repetiu a mãe antes de virar as costas. Sentada no banco de jardim, Mónica ficou a ver o carro dos pais a partir. Lá dentro, os três ainda lhe disseram adeus. Foi a última vez que se viram.

Antes de sair de casa, Maria Emília e a filha já se tinham despedido. A mãe pediu-lhe para ter juízo e deu-lhe uma nota de dez contos. Não estava muito feliz com a ideia de Mónica, acompanhada por um amigo, Miguel, ir passar o fim-de-semana ao Algarve assistir à concentração de motas em Faro. "Cheguei até a pedir-lhe para não ir. Só que ela andava tão entusiasmada com a viagem tive de me conformar", recorda Maria Emília.

Naquele sábado solarengo, dia 18 de Julho de 1992, não havia razões para temer o pior.

Enquanto Mónica aguardava pela boleia, a família foi ter com uns amigos para uma sardinhada. Ali passaram o dia todo, e só regressaram a casa depois da meia-noite. Mal abriram o portão ouviram o telefone a tocar. "Pedi ao Gonçalo para ir a correr atender. Calculei que fosse a Mónica a dar notícias." Falso alarme. Era apenas a mãe de uma colega da Mónica à procura de Maria Emília. "Só me disse que os dois tinham tido um acidente de viação, perto de Grândola, e que eu devia ligar imediatamente para casa dos pais do Miguel", lembra.

Com o estômago às voltas, fez o que lhe foi pedido. Do outro lado da linha, a voz contraída da irmã do Miguel sobressaltou-a. Maria Emília só teve tempo de lhe perguntar: "Como é que eles estão?". A adolescente, ainda em estado de choque, respondeu-lhe friamente: "Morreram os dois".

"Foi como tivesse sido transportada para um planeta onde viver já não fazia sentido", tenta

explicar a presidente da Associação A Nossa Âncora – Apoio a Pais em Luto.

Quando desligou o telefone, Maria Emília não precisou de trocar palavras com o marido. Ele intuiu logo o que se tinha passado. Transtornado, dava urros como se fosse um animal. Ao ver aquela confusão, Gonçalo, o benjamim da família, pôs-se de joelhos a rezar pela saúde da irmã. “Estava com uma calma anormal. Senti que a Mónica me dizia: ‘Mãe, a partir de agora quem vai passar a tomar conta de ti sou eu. Olha pelo pai que ele precisa’.”

Foi a forma que Maria Emília, 58 anos, encontrou para se defender da dor. Nunca lhe tinha passado pela cabeça que a sua filha, de 18 anos, partiria antes dela. Mas partiu. “A morte é uma coisa natural. O que não é natural é uma mãe ter de assistir à morte de um filho. Nem sequer há uma palavra para isso.”

Nessa noite os pais enlutados quiseram ir ao local do acidente. “Para se desviarem de um carro, que saiu da berma sem fazer sinal, os dois embateram no veículo que vinha no sentido contrário guiado por um indivíduo completamente alcoolizado.” Resultado: quatro pessoas morreram. A família de Maria Emília perdeu a Mónica – uma jovem morena, de olhos verdes, com uma boca grande e um sorriso de orelha a orelha.

Queria ser arquitecta paisagística e fazia ballet desde os três anos. Planos não lhe faltavam: “Estava sempre cheia de ideias. Chegámos a falar em abrir uma escola de bonsais”

Até ao dia do funeral, esteve sempre calma. Depois do enterro chegou a casa e fechou-se no quarto da filha.

E, pela primeira vez, chorou.

“Precisava de perceber o que tinha acontecido. Tinha havido uma mudança radical na minha vida e eu necessito de ter segurança nas coisas que faço.” No dia seguinte, desmanchou o quarto. Deu algumas roupas às amigas da Mónica e guardou fotografias ou bibelôs numa caixa no sótão. De entre as muitas coisas que encontrou escritas pela filha depois de morrer, houve uma frase que a ajudou a caminhar: ‘O mundo sem mim seria pior.’

Da morte de Mónica nasceu a Nossa Âncora. “Costumo dizer que dei um sentido ao que não tem sentido”. A associação abriu as portas, em 1993, um ano depois do acidente. Ao longo dos últimos 11 anos, mais de 1600 pais enlutados passaram pela pequena moradia na Portela de Sintra.

Em casa, Maria Emília não podia desabafar, o marido não queria que se falasse da Mónica. Foi na associação, em conversa com outras mães destroçadas, que aprendeu a viver com a dor. “Não tenho a mínima dúvida que a Mónica quer que eu seja feliz”, diz, com os olhos vidrados. Ajudar os outros foi a bóia de salvação a que se agarrou fortemente.

Vagarosamente, a cura aconteceu. O processo, como é comum nestes casos, começou pela vontade de enfrentar e sentir a dor. E isso requer coragem. Significa expressar emoções e encontrar caminhos para sair do abismo.

UM ANJO NO CÉU

Desde o dia 26 de Janeiro de 1987 que outra mulher, Emília Agostinho, viu-se obrigada a sobreviver sem o Rodrigo: a voltar à casa onde antes viviam, a acordar como sempre fizera, a viver da memória exacta de cada gesto e cada palavra do seu filho de sete anos. “Era um miúdo muito meigo. Fazia as suas traquinices mas gostava de me ajudar. Costumo dizer que era um anjo”, recorda a mãe.

Naquela segunda-feira à tarde, como sempre fazia, o pai foi buscá-lo à escola. Na Rotunda de Alcântara, um camião TIR não travou a tempo e foi embater na parte traseira do carro onde seguia a criança.

O pai, apercebendo-se da situação ainda tentou desviar o veículo para a faixa de emergência.

Sem sucesso. Os dois tiveram morte imediata.

Emília, a trabalhar nas reservas do Hotel Altis, foi avisada pouco tempo depois. “Não me deram pormenores. Disseram-me só que eles estiveram envolvidos num acidente e que tinham sido transportados para Hospital S. José.”

Chamem-lhe intuição de mãe, mas Emília pressentiu. No hospital, os seus piores receios confirmaram-se.

“O colega que me acompanhou deu-me a notícia de chofre: ‘Já não adianta fazer nada, o seu filho está morto.’” Ao ouvir aquelas palavras, Emília sentiu que lhe tinham arrancado o coração. Desesperada, pediu aos médicos para ver o Rodrigo, mas não a deixaram. Deram-lhe um copo com água turva. Em segundos, Emília sentiu o corpo e a mente paralisados. Mas nem a força dos calmantes e tranquilizantes iludiu a dor.

“O pior foi voltar para casa. Custou-me tanto pensar que nunca mais o ia ver. Olhava para todos os lados na esperança que ele aparecesse”, lembra. A inexistência física doía-lhe na alma. “Olhava para o céu e não o via. Ou para mar cheguei a pensar que se continuasse a andar talvez o encontrasse.”

Depois do choque inicial, não é fácil olhar para as fotografias sem chorar. E não é fácil esquecer o timbre da voz dele. “Era como se a vida tivesse parado”, garante. “Queria morrer. Não estava cá a fazer nada.”

Depois do funeral, assim que entrou em casa, foi-se deitar na cama do filho e chorou compulsivamente. Durante um ano não mudou os lençóis. Nem tocou nas roupas dele ou nos brinquedos. Fez questão de manter o quarto tal como Rodrigo o tinha deixado. “Aquilo era um santuário. Era o que restava dele. Só lá faltava o meu filho.”

la todos os dias ao cemitério, na tentativa de encontrar algum conforto. Tinha a alma vazia. Até que começou a aperceber-se que o Rodrigo não estava ali – estava no céu. “Ele dizia-me muitas vezes que ia morrer. Que ia para um sítio muito bonito, tomar conta de mim. E pedia-me sempre para eu não chorar”, assegura a mãe. “Fazia-me impressão ouvi-lo falar dessa maneira. Até já tinha pensado levá-lo a um psicólogo”.

Ao recordar as palavras dele, Emília encontrou forças para ultrapassar o luto. E um sonho acabou com todas as suas dúvidas. “Quis sempre saber se o meu filho tinha sofrido muito no acidente. Se tinha chamado por mim, quando eu não estava lá.”

Numa noite, Rodrigo voltou a saltar para os braços da sua mãe. E segredou-lhe ao ouvido que não só tinha ouvido uma grande buzina. “Parecia realidade acordei com uma calma inesperada.”

Com o passar do tempo, os dias tornaram-se menos penosos. Emília conseguiu refazer a sua vida. Hoje, trabalha na Associação A Nossa Âncora, ao lado de Maria Emília, e tem um filho de 16 anos. “Assim que descobri que estava grávida, a minha vida mudou radicalmente. Senti-me feliz pela primeira vez. Tive a certeza que o Rodrigo ficou satisfeito por me ver assim.”

O COMETA JOANA

Três anos depois da morte de Rodrigo, Emília foi chamada ao tribunal para apresentar uma queixa-crime contra o motorista italiano que tirou a vida ao seu filho e ao seu marido.

Depois de alguns momentos de reflexão, a funcionária da A Nossa Âncora, preferiu pôr um ponto final no processo e seguir em frente com a sua vida. “O facto dele ter matado duas pessoas já é castigo suficiente”, explica.

Confrontado com uma situação semelhante, Manuel João Ramos, presidente da ACA-M (Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados) só descansou enquanto sentou o motorista do camião semi-reboque TIR que matou a sua filha Joana, de 5 anos, no banco dos réus. Um

processo moroso que acabou com a condenação do condutor a três anos de serviço cívico em hospitais, a tratar de politraumatizados.

Para quem está sentado à frente deste pai torna-se aparente que ele ainda está debaixo de um intenso sofrimento físico e emocional.

Manuel João Ramos disfarça: “O trauma não tem de ter só consequências negativas. O stresse ou os influxos de adrenalina podem ser canalizados de forma positiva. Eu escolhi fazer de voz no deserto. Neste país já há demasiadas vítimas”, aclara o filho do falecido actor Jacinto Ramos.

Na sexta-feira 28 de Agosto de 1998, às 20h30, perto do quilómetro 154 da ‘curva da morte’ no IP5, o carro onde seguiam quatro pessoas, inclusive Manuel João Ramos, a mulher, Ana, e a filha, Joana, foi abalroado por trás por um TIR que descia a alta velocidade na faixa da esquerda.

“Só tive tempo de gritar ‘cuidado, vem um camião louco atrás de nós’. Não tive tempo de fazer mais nada”, recorda o presidente da ACA-M.

O veículo ligeiro, após galgar o separador de cimento central, capotou em parafuso e foi chocar com o rail da faixa contrária, acabando por se incendiar e explodir minutos depois.

Com um traumatismo craniano e fracturas da clavícula, Ana foi retirada inconsciente do interior do carro a arder. Manuel João Ramos despertou no pavimento com a cara ensanguentada e sem conseguir ver de um olho.

Parte-se-lhe a alma reviver o dia do acidente. Mas à revista do ‘Independente’, onde escrevia semanalmente, conseguiu relatar em pormenor as tentativas que fez para salvar a vida da sua filha.

Um relato dramático na primeira pessoa: “Pelo olho que ficou ileso entrevi o corpo inanimado, contorcido e ensanguentado da Joana, à minha frente. Corri para ela, endireitei-lhe a cabeça e, encostando a minha boca à dela, soprei para lhe encher os pulmões. Ouvei um gorgolejar de sangue e senti o ar a escapar-se pela boca”.

Manuel João Ramos não desistiu – até à chegada da ambulância. Fez os possíveis para lhe devolver a vida, mas não conseguiu. “Desde então, o fantasma memorial da Joana tolhe-me sem cessar, e faz-me perder num mundo que já não reconheço”, escreveu no ‘Independente’. A sua filha foi a 279ª vítima do acidente número 3002 do Itinerário Principal Nº 5.

A família nunca mais se recompôs. Jacinto Ramos, o avô da Joana, foi uma das vítimas colaterais. O seu estado de saúde agravou-se com a morte da neta. “A minha mulher também ficou desfeita. Talvez as mães vivam a morte dos filhos de uma forma diferente dos homens. Eu passei por um processo diferente do dela, mas sempre nos respeitámos muito.”

O professor universitário recusou-se a cruzar os braços. Desde esse dia, ofereceu-se para ajudar a pôr um ponto final na guerra civil das estradas. “Foi um caminho semi-escolhido”, reconhece. “Perdi uma filha e isso é revoltante. Hoje em dia tenho dois filhos e receio que percam a vida num acidente rodoviário, seja como peões, passageiros ou condutores.”

Por isso continua a lutar, move-o o frio egoísmo de um pai: perdeu um filho, não quer perder mais nenhum.

EMÍLIA AGOSTINHO

Data: 26 de Janeiro de 1987

Acidente: Na Rotunda de Alcântara, um camião TIR, de matrícula italiana, não conseguiu travar e foi embater na traseira do carro onde seguiam o filho, Rodrigo, e o seu marido.

Consequência: Rodrigo, de 7 anos, e o marido perderam a vida.

MANUEL JOÃO RAMOS

Data: 28 de Agosto de 1998

Acidente: perto do quilómetro 154 da 'curva da morte', no IP5. O carro, onde seguiam 5 passageiros, foi abalroado por trás por um camião semi-reboque TIR que descia a alta velocidade na faixa da esquerda. Depois da pancada, o carro capotou, chocou com o rail da faixa contrária e explodiu minutos depois.

Consequência: Joana, de 5 anos, perdeu a vida.

MARIA EMÍLIA PIRES

Data: 18 de Julho de 1992

Acidente: Na estrada do Algarve, ao pé de Grândola. Um veículo, sem fazer sinal, saiu da berma e meteu-se indevidamente à estrada. Para evitarem a colisão, os dois jovens que seguiam no carro foram embater no ligeiro que vinha em sentido contrário guiado por um indivíduo alcoolizado.

Consequência: Morte imediata da filha, Mónica, de 18 anos, e do seu amigo, Miguel.

COMO ATENUAR A DOR *

RECONHEÇA A PERDA

Aceitar a dor e acreditar que isso está mesmo a acontecer.

ACEITE QUE VAI SER PENOSO

Na realidade, será a experiência mais penosa da sua vida.

COMPREENDA QUE A CULPA É REAL

Não lhe pode fugir. Culpamo-nos e sentimo-nos responsáveis pela morte dos nossos filhos. É mesmo assim.

LEMBRE-SE QUE A VIDA VALE A PENA

E que você lhe vai dar um sentido, uma finalidade.

SAIBA QUE NÃO ESTÁ SOZINHO

Junte-se a um grupo de outros pais que tenham passado pelo mesmo.

DÊ TEMPO AO TEMPO

As feridas não se fecham de um dia para o outro, e quanto mais importante a perda mais demora a cura.

*Conselhos de A Nossa Âncora

COMO ENFRENTAR O NATAL *

1) As reuniões familiares podem tornar-se penosas. Converse com a sua família e decidam juntos o que querem fazer durante a quadra festiva.

2) Dê-se conta dos seus limites. Faça aquilo que considera ser muito especial ou importante

para si.

3) Não se esqueça que está completamente esgotado emocional e fisicamente. Precisa de todas as suas forças, por mais pequenas que sejam.

4) O primeiro Natal é o mais difícil de ultrapassar. O mais importante é fazer qualquer coisa que desvie a sua atenção do significado que esta época tinha para si antes de perder um filho.

5) Se fazer compras lhe parecer insuportável, peça a um familiar próximo ou a um amigo que o acompanhe. Aceite a ajuda dos outros

*Conselhos de A Nossa Âncora

5 PERGUNTAS A MARIA JÚLIA KOVÁCS (Psicóloga*)

Continuamos a ter dificuldades em lidar com a morte. Porquê?

A situação mais complicada é a perda de pessoas com as quais temos fortes vínculos. É nessas alturas que aparecem sentimentos fortes, por vezes contraditórios, como a tristeza, a raiva, o medo ou o alívio.

A morte de um filho é a maior dor?

Há dados que comprovam isso. Mas é sempre difícil generalizar quando se trata de seres humanos.

Até que ponto essas mortes são destrutivas para o casamento?

É sempre peculiar a forma como os casais resolvem um drama tão grande. Certamente ocorrerá uma desorganização no seio da família. O modo como ultrapassam a situação depende de uma série de circunstâncias.

A dor de perder um filho tem cura?

Muitas das perdas vividas estarão para sempre presentes nas nossas vidas. O problema é quando interferem tanto com a nossa vida que nos impedem de viver.

Como é que os pais devem recomeçar a viver?

Aconselhamos as pessoas a manterem o trabalho e a relacionarem-se com os amigos e familiares. Mas também é importante ter um espaço para sentir a dor, para fazer os rituais que lhe possam ser úteis para ultrapassar a dor.

*Professora de Psicologia da Morte, no Instituto de Psicologia da Universidade de São Paulo

Maria Barbosa
Hugo Franco

21/11 Dia da Memória (pelos que morrem na estrada) - Três mil casos no 1.º semestre

ATROPELAMENTOS CONTINUAM A MATAR

Quem a conheceu sublinha a sua preocupação com os outros. Evitava zangas e tentava não tomar partido de ninguém. Ana Rita, 15 anos, estudava na Escola Secundária do Restelo, em Lisboa. Era ali que lutava para um dia concorrer a Gestão de Empresas. E foi à saída que acabou por ser atropelada e morrer. Só nos primeiros seis meses deste ano, 97 pessoas tiveram o mesmo destino: morreram atropeladas.

Francisco Pedro

Dia 5 de Novembro, Ana Rita terminava mais um dia de aulas e dirigia-se à Avenida das

Descobertas para apanhar o autocarro com destino a Carnaxide, onde residia. O sinal ficou amarelo, os carros abrandaram e Rita atravessou.

Um Porsche vermelho, a alta velocidade, aparece. A violência com que embate no corpo de Rita projecta-a para o outro lado da estrada. São cinco metros. O corpo só pára quando bate num semáforo, que acaba por derrubar.

A cena repete-se diariamente nas estradas portuguesas. Nem sempre o desfecho é tão trágico e o número de acidentes deste ano é melhor quando comparado com 2003.

Só nos primeiros seis meses deste ano, foram atropelados 3306 peões. Destes, 97 morreram, 387 sofreram ferimentos graves e 2822 ferimentos ligeiros.

Os dados da Direcção-Geral de Viação (DGV) sublinham uma melhoria face a igual período do ano passado, que teve mais 376 peões acidentados: mais dez mortos, mais 40 feridos graves e mais 326 ligeiros.

Segundo a DGV, os idosos são as principais vítimas. São aqueles que mais sofrem. Dominam quer no número de mortos quer de feridos graves. Dos 97 peões mortos este ano, 36 tinham 65 ou mais anos, e dos 387 feridos graves, 123 eram deste mesmo grupo etário. Os dados registam, também aqui, uma melhoria face a 2003, quando morreram mais 12 idosos e outros 14 peões com 65 ou mais anos ficaram gravemente feridos.

Já no grupo de feridos ligeiros, as principais vítimas são as crianças, aquelas que têm 14 ou menos anos: 658 este ano, contra 740 no ano passado.

A maioria dos acidentes que matam ou ferem gravemente peões ocorrem dentro das localidades, 406 (menos 37 do que em 2003), contra os 78 registados fora das localidades, menos seis do que no ano passado.

DRAMA DOS QUE FICAM ESTROPIADOS (Testemunho de Pratas Vital, Neurologista, Hospital Egas Moniz)

Muitos doentes vítimas de acidentes nas estradas ficam estropiados nas suas funções cerebrais superiores, incapazes, nomeadamente, de falar, de estabelecer comunicação. É um verdadeiro drama, também para as famílias. Outros ficam privados das funções motoras. Penso nos jovens. Penso também nos outros, mas ver alguém na força da vida circunscrito a uma cadeira de rodas é muito triste.

A maioria dos acidentados sofre traumatismos múltiplos - na cabeça e na coluna cervical, dorsal e até lombar, além de situações como a ruptura do baço. Os traumatismos mais graves são os que deixam sequelas. Durante a minha vida profissional, já assisti muitos doentes envolvidos em acidentes rodoviários que ficaram estropiados. Conseguimos que vissem, mas chegaram em tal estado, que, por muito que fizéssemos, haveria sempre sequelas. Sublinho a função dos paramédicos, que os assistem no local do acidente, durante a chamada 'hora de ouro', quando pode decidir-se a vida ou a morte.

PONTO NEGRO

O separador central da Av. da República, em Lisboa, foi cenário de vários atropelamentos antes de ser colocada uma vedação. A Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados (ACA-M) defende que esta medida é insuficiente.

A SOLUÇÃO: GUARDA-CORPOS NO PASSEIO

A câmara municipal de Lisboa entende não ser "aconselhável" a colocação de guarda-corpos ao longo do passeio da Av. da República entre a estação ferroviária e a rotunda de Entrecampos, uma vez que a Refer (Rede Ferroviária Nacional) instalou barreiras e gradeamento ao longo do separador central. Para a ACA-M esta é uma medida insuficiente. Os guarda-corpos iriam dissuadir as pessoas de se aproximarem da via.

2004-11-18 00:00:00

21/11 Dia da Memória (pelos que morrem na estrada) - IEP analisa relatórios enviados há um mês

ESTRADAS CHEIAS DE PONTOS NEGROS

Em Portugal, durante o ano de 2003, a Direcção-Geral de Viação (DGV) reconheceu a existência de 142 'pontos negros' nas estradas nacionais e auto-estradas. O pior foi na Marginal Lisboa-Cascais, à passagem por Paço de Arcos, onde morreram três pessoas em oito acidentes. Segundo critérios da DGV, um 'ponto negro' é o lanço de estrada com o máximo de 200 metros de extensão, no qual se registou, pelo menos, cinco acidentes com vítimas, no ano em análise, e cuja soma de indicadores de gravidade é superior a 20.

Luís Filipe Coito

De todos os distritos do território continental, só nos de Évora e Beja é que não foram assinalados os 'pontos negros'. Em contrapartida, Lisboa com 46 e Porto com 31 são os distritos com mais 'pontos negros'.

Nas contas da DGV, a EN6 (Marginal), entre os quilómetros 6,150 e 6,300 - curva do Jardim de Paço de Arcos - é a que detém o maior índice de gravidade (328), com oito acidentes envolvendo seis veículos, de que resultaram três mortos, um ferido grave e seis feridos ligeiros. Porém, foi no IC19, quilómetros 8,300/8,500, que se registou o maior número de acidentes, 16, englobando 22 veículos, com um total de um ferido grave e 22 feridos ligeiros.

Por ordem decrescente, a EN125, em Faro, a EN1 em Leiria, a EN 109 no Porto, a EN9 em Setúbal, o IC2 em Leiria e a EN10-3, em Setúbal são as vias com 'pontos negros' de maior gravidade. Outro 'ponto negro' foi assinalado na A4, Porto, entre os quilómetros 16,7 e 16,85 onde, segundo a DGV ocorreram 8 acidentes com 16 veículos e de que resultaram dois mortos e 16 feridos ligeiros. A Brisa justifica: "A casuística dos acidentes, nessa zona, não tem representação significativa na sinistralidade. Em 2003 ocorreram ali dois acidentes distintos: a 25 de Abril e 16 de Agosto." A concessionária da A4 adianta: "A ausência de uma relação entre a infra-estrutura e qualquer acidente explica a razão pela qual não foram tomadas medidas."

Na EN1, o 'ponto negro' de Leiria, em Azóia, já foi alvo de melhorias. Piso novo, separador central e menos uma faixa de rodagem, eis a resposta do Instituto das Estradas de Portugal (IEP) no terceiro pior ponto negro do País em 2003. Nesse troço de 200 metros, entre o km 117,9 e 118,1, o historial de sinistralidade é antigo.

O IEP refere que está a analisar 11 relatórios sobre 10 'pontos negros' em Lisboa, Santarém e Setúbal e um sobre a A1, detectados em 2002 e enviados a 13 de Outubro pela DGV.

MUITOS SÃO ATROPELADOS NA PASSADEIRA (Testemunho de João Sá, Cirurgião, Hospital S. José)

"Há uma grande irresponsabilidade cívica por parte dos automobilistas, em especial dos jovens condutores, com 20 e tal anos. São tantas as pessoas, adultos, crianças e adolescentes, que são atropeladas nas ruas de Lisboa que é difícil escolher um de entre tantos casos. Mesmo nas passeiras as pessoas são vítimas dos condutores, porque têm uma falsa sensação de segurança que não devem ter, devem estar sempre atentas.

Ainda hoje [ontem] foi atropelada uma senhora de cerca de 70 anos quando atravessava a rua numa passeira, perto de duas escolas. Fracturou o colo do fémur (perna) e ficou internada. Não foi submetida a intervenção cirúrgica, mas terá de ser avaliada por um ortopedista. Há

outros casos mais graves. Por exemplo, há cerca de um ano uma senhora de Portimão que não resistiu à gravidade do atropelamento e morreu. Este tipo de acidente na estrada é mais frequente de madrugada e aos fins-de-semana."

PONTO NEGRO

No cruzamento do Infantado ocorrem acidentes gravíssimos. Apesar do sinal de 'stop', quem circula na EN119 é muitas vezes surpreendido pelo cruzamento, revela a Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados (ACA-M).

CRUZAMENTO DESNIVELADO É RECLAMADO

O Instituto de Estradas de Portugal procedeu no último ano à instalação no cruzamento do Infantado (entre a EN10 e a EN119) de uma rotunda. A solução provocou uma redução dos acidentes naquela via, segundo confirmou ao 'CM' fonte dos Bombeiros Voluntários de Samora Correia. Para a Associação dos Cidadãos Auto-mobilizados (ACA-M) a solução desejável seria a construção de um cruzamento desnivelado.

Falcão-Machado/Cláudio Garcia

Jornal : "O PRIMEIRO DE JANEIRO"

Hoje é dia de lembrar os sinistrados nas estradas
"Problema de saúde pública"

Porque quem morreu num acidente de viação não deve ser esquecido, mas antes reconhecido, a Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados pretende sensibilizar o Estado para o problema e responsabilizá-lo pela prevenção. No Dia da Memória.

Rodrigues Monteiro

Encarados, na maior parte das vezes, como uma fatalidade, os acidentes rodoviários fazem vítimas mortais diariamente e afectam directamente famílias inteiras. Hoje é o Dia Mundial em Memória das Vítimas da Estrada. Mais um momento para a sociedade reflectir. Para Manuel João Ramos, presidente da Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados - uma das entidades organizadoras -, o importante neste dia é "alertar para o problema" e lembrar que a sinistralidade rodoviária "não é uma questão de administração interna". Manuel João Ramos é bem claro quando recusa ver a sinistralidade rodoviária desta forma, preferindo enfrentá-lo como um "problema de saúde pública".

Os acidentes rodoviários, acrescenta, é uma questão transversal à sociedade com impacto negativo até na economia. "Não temos o hábito de ver que o acidente é uma epidemia social. Causa maleitas, feridos e mortes", acrescenta. Peremptório, Manuel João Ramos salienta que falta coordenação e empenho por parte das entidades estatais. Por isso, neste dia, as associações intervenientes pretendem sensibilizar o Estado e, acima de tudo, que este seja responsável e responsabilizado pela prevenção. Nesta área são defendidas soluções que "não agradam a uma série de lobbies", designadamente que o dinheiro dado à Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP) seja descentralizado.

Críticas à PRP

As verbas, defende, deviam ser distribuídas a nível local, nomeadamente por associações de pais, estudantes, entre outras. A explicação é simples: "As pessoas sabem quais são e onde estão os problemas. A Prevenção Rodoviária Portuguesa não!". O responsável é especialmente crítico em relação à acção da PRP e da sua constituição, acusando mesmo que as campanhas divulgadas não são eficazes. O Estado também não escapa às críticas. "O Estado tem de responsabilizar-se pelo que faz", afirma, defendendo que deve haver uma "legislação penal que preveja o crime rodoviário para técnicos e políticos que constroem e

mantêm infra-estruturas com más condições”. “Uma boa infra-estrutura salva vidas e leva a outro comportamento”, considera, lamentando que só sejam acusados os condutores e não os partidos políticos que “são responsáveis e não querem reconhecer”. Por isso, neste dia, diz, é fundamental que o “Estado reconheça, tenha memória”. “Estas pessoas não são para ser esquecidas, devem ser lembradas e reconhecidas”, enalteceu, criticando o não reconhecimento da existência de trauma.

**Das mais mortíferas
IP4 motiva queixa**

Uma vela por cada vítima mortal é a iniciativa promovida pela Associação de Utilizadores do IP4 (AUIP4). No total 220 velas, junto ao Alto de Espinho. Luís Bastos, presidente da AUIP4, revelou que será apresentada uma queixa ao Procurador-Geral da República e Provedor de Justiça. Tal como explicou ao «PJ», os poderes executivo e legislativo são omissos na promoção de intervenções para inibir os maus comportamentos. Resta o poder judicial. “Queremos perguntar se este fica também omissos ou se poderá actuar em relação ao IP4 e essencialmente depois da realização das obras do lado de Vila Real”.

in "O Primeiro de Janeiro", 21 Nov 2004