

Proposta de Carta Sobre os Direitos dos Peões

Preâmbulo

Ao contrário de um automobilista ou motociclista, um peão não precisa passar um exame para ter o direito a deslocar-se. Por isso, os seus deveres, direitos e responsabilidades não são comparáveis aos de quem conduz veículos. Ao contrário de um condutor, a condição de cego, de deficiente motor ou mental, de criança ou idoso, de alcoólico, não é impedimento legal ou ético do direito a ser peão. Por isso, a um peão não são exigíveis os mesmos deveres e responsabilidades que a um automobilista ou motociclista, mas são atribuíveis mais direitos, designadamente aqueles que permitem salvaguardar a sua integridade física e psíquica, susceptível de ser posta em causa pelo potencial agressor dos veículos automóveis.

O peão tem também mais direitos perante o Estado e a sociedade em função do seu estatuto de:

- a) Universalidade – todos os cidadãos o são.
- b) Fragilidade – ser fisicamente desprotegido no meio potencialmente hostil, que é o das relações rodoviárias.

Qualquer peão tem o direito cívico de circular na via pública sem correr o risco de ser atropelado, de ver a sua integridade física ameaçada, de sofrer riscos derivados da poluição ambiental, de ver reduzida a sua capacidade de mobilidade e acessibilidade. Para que esta afirmação seja verdadeira, há uma série de medidas, relacionadas com problemas de trânsito em meio urbano, que devem ser cumpridas. Reconhecendo que andar a pé é uma alternativa de transporte gratificante e saudável, não só do ponto de vista ambiental, mas também social e económico, achamos que urge devolver a cidade ao cidadão, invertendo a situação de domínio automóvel que actualmente existe. Assim, propomos que qualquer cidadão-peão tenha os seguintes direitos:

1. Direito aos passeios: os passeios são para os peões, não para os carros. Cf. Artigo 49º/1/f) do Código de Estrada.
 - 1.1 Os passeios devem obedecer à legislação já existente: a matéria relativa a regras de construção de passeios está prevista no DL 123/97, de 22 de Maio de 1997. Reza o anexo 1 deste DL que a largura mínima dos passeios e vias de acesso é de 2,25m, para todo o país. Este mesmo DL prevê que o equipamento e mobiliário urbano nos passeios deve ser adequado de forma a garantir a sua identificação, ao nível do solo, pelos invisuais.
 - 1.2 Direito a passeios lisos, bem construídos e mantidos, sem formação de covos, não destruídos por estacionamento automóvel indevido.
2. Direito a passadeiras.

- 2.1 Direito a prioridade: um automóvel tem que parar ao ver um peão no passeio junto a uma passadeira.
- 2.2 Direito a passadeiras em todos os locais de atravessamento previsível e útil.
- 2.3 Direito a semáforos com tempos de atravessamento que permitam passar de um lado ao outro da rua a uma velocidade adequada às suas capacidades.
3. Direito a acessibilidade: bermas rebaixadas, passadeiras claramente indicadas, correctamente dispostas e localizadas.
 - 3.1 Direito a percursos pedonais alternativos a percursos rodoviários.
 - 3.2 Direito a infra-estruturas adequadas, tais como passeios suficientemente largos, zonas de prioridade para os peões.
 - 3.3 Direito a que as infra-estruturas viárias lhe concedam o percurso mais curto entre dois pontos.
 - 3.4 Direito a vias pedonais contínuas dentro das localidades, com concepção, sinalização e iluminação adequadas.
 - 3.5 Direito à integração dos pontos de tomada e de largada de passageiros na rede pedonal, não permitindo que se situem na berma da estrada.
4. Direito a sociabilidade, a sossego, a usufruto do espaço público. Cf. Artigos 76º e 77º do Código de Estrada.
5. Direito a deslocar-se à sua velocidade máxima, sem ser impedido por obstáculos automóveis ou imóveis.
6. Direito à consideração de zonas mais vulneráveis tais como, zonas residenciais e comerciais, na proximidade de estabelecimentos de ensino, lares de idosos, paragens de autocarros, hospitais, igrejas, onde não se possa circular a mais de 30Km/h.
7. Direito a uma fiscalização eficaz, sobretudo casos em que haja obstrução das vias pedonais ou redução da visibilidade nas zonas de travessia e desrespeito pelos limites de velocidade.
8. Direito a planeamento do estacionamento sem prejuízo das zonas pedonais.
9. Direito a formação de técnicos especializados em gestão viária urbana de forma a suprir as necessidades do país.
10. Direito a que no ensino da condução estejam incluídas técnicas de condução defensiva e reactiva de forma a evitar atropelamentos bem como conhecimentos sobre velocidades praticadas pelos peões (idosos, crianças, deficientes, etc...) e comportamentos naturais/habituais dos peões.
11. Direito ao controlo da tecnologia, responsabilizando as empresas de construção automóvel pela colocação de carros no mercado que não cumpram as regras em vigor no país (tecnologia conhecida que optimize a segurança dos veículos quando embatem num peão, minimizando a gravidade das lesões – não utilização de pára-choques dianteiros, *bull-bars*, design do capot,...).
12. Direito a que as viaturas sejam alvo de inspecções e manutenções rigorosas, de modo a minimizar os riscos de ocorrência de acidentes.
13. Direito à provedoria, à existência de um interlocutor específico.

ACA-M (Associação dos Cidadãos Auto-Mobilizados)
APSI (Associação para a Promoção da Segurança Infantil)