

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

A Rotunda Nacional: novo Código da Estrada para um país que não cumpre o antigo

Publicado em 2026-07-14 21:33:00



[fc_header_mini]

A Rotunda Nacional

Novo Código da Estrada para um país que ainda não aprendeu a cumprir o antigo

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

O Governo está a preparar um novo Código da Estrada. O actual tem trinta e dois anos, vinte e oito alterações e a aparência jurídica de uma manta remendada por várias gerações de legisladores. A revisão é necessária: surgiram trotinetas eléctricas, bicicletas assistidas, veículos autónomos, novas tecnologias de fiscalização e formas de mobilidade que o legislador original provavelmente imaginaria apenas depois de um almoço muito prolongado.

Mas há uma pergunta incómoda: de que serve produzir um Código novo quando uma parte considerável dos utilizadores da estrada continua a tratar o Código vigente como literatura facultativa? A lei pode regular veículos, velocidades e prioridades. Ainda não foi inventado o artigo capaz de instalar civismo no cérebro humano.

“Portugal não tem apenas um problema de Código da Estrada. Tem um problema com a palavra código, entendida por muitos como

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

A rotunda das espécies

Entrar numa rotunda em Lisboa tornou-se uma experiência próxima de um documentário sobre biodiversidade. À direita surge uma trotineta, rápida, silenciosa e colocada no exacto ponto onde nenhum espelho a consegue detectar. Pela esquerda passa um motociclo, aproveitando um espaço cuja existência era desconhecida até ao momento em que o motociclista decidiu transformá-lo numa faixa de rodagem. À frente segue uma bicicleta, ultrapassada pela trotineta, enquanto um automóvel muda de direcção sem accionar o pisca, talvez para não revelar antecipadamente as suas intenções ao inimigo.

O condutor entra na rotunda e deixa imediatamente de conduzir. Passa a gerir ameaças. Tem de observar o veículo da frente, o automóvel que circula no interior, a trotineta encostada à direita, a mota que pode aparecer entre duas filas, o peão que se aproxima da passadeira e o ciclista que, por razões filosóficas, decidiu não indicar para onde pretende seguir.

Tudo isto acontece em segundos. Depois, em caso de acidente, alguém perguntará com serenidade

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

secretos e comentadores desportivos depois do jogo terminar.

Um Código novo para uma desordem antiga

O Governo considera que o actual Código da Estrada se tornou uma manta de retalhos. Tem razão. Depois de vinte e oito alterações, há normas, excepções, remissões, categorias e sanções suficientes para que o cidadão precise de um jurista no banco do passageiro e, preferencialmente, de outro no porta-bagagens.

O novo diploma deverá harmonizar regras, adaptar-se à mobilidade eléctrica e tornar mais clara a relação entre a gravidade das infracções, o valor das coimas e as sanções acessórias. O Governo pretende ainda agravar a reincidência, alargar os critérios de retirada da carta e acelerar os processos através do chamado “auto digital”.

A intenção parece sensata. A multa poderá nascer electronicamente no exacto momento em que a infracção é praticada, viajar pelas redes do Estado e chegar ao cidadão com uma rapidez que continuamos a aguardar nas consultas médicas, nos licenciamentos municipais e nos

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

O responsável governamental assegura que não se trata de uma caça à multa. É reconfortante. Em Portugal, todas as caçadas oficiais começam por esclarecer que não existe caça, apenas fiscalização selectiva de animais que tiveram o azar de passar diante da espingarda.

Trinta quilómetros por hora e a ciência da solução universal

Entre as medidas discutidas surge o alargamento das zonas de 30 km/h. Em áreas residenciais, junto de escolas, em ruas estreitas e em locais com forte presença de peões e velocípedes, a redução de velocidade tem fundamento evidente: diminui a probabilidade de atropelamento e reduz brutalmente a gravidade do impacto.

O problema começa quando uma medida adequada a determinados locais se transforma numa solução universal para qualquer via situada dentro de uma placa com o nome de uma localidade. Nem todas as ruas são iguais. Uma rua residencial, uma avenida larga, uma circular urbana e uma estrada nacional que atravessa uma povoação não têm o mesmo desenho, o mesmo tráfego nem o mesmo risco.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

redondo, coloca uma placa e declara o problema tecnicamente resolvido.

Depois instalará um radar num local onde a estrada, pela sua configuração, convida naturalmente a circular a 50 km/h. O condutor será multado por responder à linguagem física da via em vez de obedecer à linguagem jurídica do sinal. A estrada continuará mal concebida, mas a receita terá melhorado. Há políticas públicas que salvam vidas; outras salvam previsões orçamentais.

“Uma velocidade segura deve resultar do risco, da função e do desenho da via. Quando nasce apenas de um despacho, corre o risco de ser respeitada sobretudo pelo radar.”

Trotinetas: o peão com motor e vocação para projectil

A trotineta eléctrica é uma das grandes conquistas da mobilidade contemporânea. Ocupa pouco espaço, não emite gases no local de utilização e permite pequenas deslocações sem automóvel. Possui também a

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

Na lei actual, determinadas trotinetas eléctricas são equiparadas a velocípedes. Podem circular na faixa de rodagem e, nas rotundas, permanecer à direita mesmo quando não saem na primeira saída. Juridicamente, a regra procura proteger o utilizador vulnerável. Na prática, coloca-o ao lado de automóveis e pesados cujos condutores podem não conseguir vê-lo.

O utilizador da trotineta, por seu lado, circula muitas vezes com auscultadores, roupa escura, sem qualquer sinalização de mudança de direcção e com a serenidade de quem acredita que a sua vulnerabilidade física lhe concede uma prioridade de natureza espiritual. Não concede. Um veículo vulnerável continua sujeito a regras, distâncias, sinais e prudência.

O novo Código terá de clarificar potência, velocidade, homologação, circulação, capacete, seguro e identificação. Mas terá também de enfrentar a realidade menos elegante: muitas trotinetas vendidas ou alteradas ultrapassam largamente as características que permitem equipará-las a velocípedes. Parecem trotinetas quando estão estacionadas; em andamento, aproximam-se de ciclomotores que decidiram evitar a burocracia vestindo-se de brinquedo.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

O ciclista tem direito a circular em segurança. O automóvel deve manter distância, moderar a velocidade e não utilizar a diferença de massa como argumento de autoridade. Isto deveria ser evidente numa sociedade civilizada, conceito ainda em fase experimental nalgumas estradas portuguesas.

Mas proteger não significa canonizar. Também existem ciclistas que ignoram sinais vermelhos, circulam em sentido proibido, atravessam passadeiras montados, mudam de direcção sem sinalizar e transitam lado a lado onde a segurança recomenda outra disposição. O facto de um utilizador ser vulnerável perante um automóvel não o torna incapaz de criar perigo para peões, outros ciclistas ou para si próprio.

As discussões em torno do novo Código já produziram propostas contraditórias. Há quem defenda maior protecção, limites de velocidade reduzidos, zonas escolares e maiores distâncias de ultrapassagem. Outros propõem capacete, seguro e matrícula para bicicletas e veículos eléctricos ligeiros. Entre a liberdade absoluta e a transformação de cada bicicleta numa pequena repartição fiscal sobre rodas, deveria existir espaço para proporcionalidade.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

eternamente atrás da categoria jurídica de velocípede. A lei precisa de distinguir risco real, em vez de lançar todos os objectos com duas rodas para o mesmo saco legislativo e esperar que se entendam na rotunda.

O motociclista e a faixa imaginária

O motociclista enfrenta um risco real. É menos visível, está fisicamente exposto e sofre consequências muito mais graves quando outro condutor erra. Merece respeito, distância e atenção.

Existe, contudo, uma escola informal de motociclismo urbano segundo a qual qualquer intervalo entre dois veículos constitui automaticamente uma nova via de trânsito. Se entre um espelho e uma linha contínua existirem quarenta centímetros, haverá alguém numa mota disposto a demonstrar que são suficientes.

O automobilista olha para o espelho, inicia a manobra e descobre que uma mota surgiu num espaço que, meio segundo antes, estava vazio. O motociclista protesta porque o condutor não o viu. O condutor protesta porque não esperava ser ultrapassado naquele local. Ambos têm

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

as ultrapassagens e as distâncias laterais. Mas nenhuma norma substitui a noção elementar de que ter espaço físico para passar não significa ter condições de segurança para o fazer. Também cabe uma pessoa numa máquina de lavar; não constitui recomendação de utilização.

O automóvel: culpado universal e frequentemente culpado real

O automóvel ocupa espaço, polui, produz ruído e pode causar danos enormes. Muitos condutores circulam depressa demais, usam o telemóvel, não respeitam passadeiras, estacionam sobre passeios e interpretam o amarelo do semáforo como um estímulo competitivo.

A crítica aos novos modos de mobilidade não pode servir para absolver o automóvel. Um condutor controla uma máquina com mais de uma tonelada e tem, por isso, uma responsabilidade proporcional ao dano que pode causar. Quanto maior o veículo, maior deve ser o dever de prudência.

Mas transformar o automobilista no único culpado também não resolve o problema. A estrada é hoje partilhada por veículos com velocidades entre cinco e cento

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

obrigações e outros apenas direitos.

O pisca: essa tecnologia futurista

Nenhuma revisão do Código da Estrada estará completa sem enfrentar o maior mistério da engenharia automóvel portuguesa: o desaparecimento funcional do indicador de mudança de direcção.

Todos os automóveis modernos possuem piscas. Alguns têm iluminação adaptativa, sensores, câmaras, radares, assistência à faixa e computadores mais potentes do que os utilizados nas primeiras missões espaciais. Apesar disso, continua aparentemente impossível accionar uma pequena alavanca antes de virar.

O pisca é desprezado porque revelar a intenção parece, para muitos condutores, uma fraqueza táctica. Numa rotunda, a trajectória deve permanecer secreta até ao último momento. Os restantes que adivinhem. Afinal, a estrada portuguesa não é um sistema de cooperação; é um concurso nacional de interpretação corporal de veículos.

O Governo pode aumentar a coima por ausência de sinalização. Será útil, desde que exista alguém para



A fiscalização que aparece por temporadas

Portugal não sofre de falta de leis. Sofre de uma aplicação intermitente, desigual e previsível. Realizam-se campanhas sobre velocidade, álcool, telemóveis, cintos, motociclos ou trotinetas. Durante alguns dias, multiplicam-se operações, comunicados e imagens de agentes junto de estradas nacionais.

Depois, a campanha termina e o comportamento regressa ao seu ecossistema natural. O telemóvel volta à mão, o pisca regressa ao repouso, a trotineta sobe ao passeio e a mota reencontra a faixa imaginária.

A fiscalização eficaz não precisa de ser espectacular. Precisa de ser permanente, visível, inteligente e orientada para os comportamentos que efectivamente causam acidentes. Um radar pode controlar velocidade. Não detecta uma ultrapassagem absurda, uma mudança de faixa sem sinalização, uma trotineta em contramão ou um condutor que escreve uma mensagem enquanto atravessa uma passadeira.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

civismo, desenho urbano ou presença policial. A velocidade mata, evidentemente. Mas a incompetência, a distração e a imprevisibilidade também não costumam melhorar o prognóstico.

Auto digital num país analógico

O “auto digital” permitirá emitir e processar contra-ordenações com maior rapidez. É uma modernização útil. Um sistema em que a sanção chega anos depois da infracção perde boa parte do efeito educativo e dissuasor.

A digitalização deve, porém, abranger também a defesa do cidadão, a consulta do processo, a apresentação de prova, a decisão administrativa e o recurso. A eficiência não pode existir apenas na viagem da multa até ao contribuinte e desaparecer quando o contribuinte pretende contestá-la.

Em Portugal, a modernização administrativa possui frequentemente um sentido único: o Estado comunica instantaneamente quando exige, mas responde em prazo contemplativo quando é interpelado. Um Código moderno não deve apenas tornar a punição mais rápida. Deve tornar todo o processo mais claro, justo e verificável.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

Há um momento em que a ironia tem de ceder perante os mortos. Em 2025, dados ainda provisórios indicam que 589 pessoas perderam a vida nas estradas portuguesas. Portugal registou 55 mortos por milhão de habitantes, acima da média da União Europeia, situada nos 43. Entre 2015 e 2025, o número de feridos graves aumentou mais de vinte por cento.

Isto significa que o problema não é uma percepção irritada de quem atravessa Lisboa. É uma falha nacional persistente. Em dez anos, Portugal praticamente não reduziu a mortalidade rodoviária, enquanto outros países europeus alcançaram progressos muito superiores.

As vítimas não são estatísticas abstractas. São pessoas que saíram de casa para trabalhar, estudar, visitar familiares ou ir a uma consulta e não regressaram, ou regressaram com lesões permanentes. Cada morte representa uma cadeia de sofrimento familiar, custos sociais e vidas interrompidas.

Precisamos, portanto, de um Código melhor. Mas precisamos sobretudo de uma política rodoviária que não confunda legislação com transformação. Aprovar artigos não altera comportamentos por osmose.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

A segurança rodoviária deveria começar na escola, não no exame de condução. Uma criança deve aprender a circular como peão, ciclista e futuro condutor. Deve compreender prioridades, sinais, ângulos mortos, distância de travagem, vulnerabilidade e responsabilidade.

Em vez disso, a educação rodoviária surge em campanhas ocasionais, visitas esporádicas ou pequenas pistas onde as crianças conduzem carrinhos durante uma manhã. É divertido, produz fotografias e quase não interfere com o currículo. Depois, os jovens recebem uma trotineta eléctrica, abrem uma aplicação e entram no trânsito real sem formação, seguro ou noção clara das regras.

Uma sociedade que coloca novos veículos na estrada sem formar os seus utilizadores não está a promover mobilidade. Está a organizar uma experiência de selecção natural com financiamento municipal.

O que deveria conter um Código sério

Um novo Código da Estrada deve ser claro, proporcional e compreensível. Deve distinguir bicicletas convencionais,

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

Deve clarificar a circulação nas rotundas, a passagem entre filas, as distâncias de ultrapassagem e a relação entre ciclovias e faixas de rodagem. Deve adaptar sanções à gravidade real, punir a reincidência e impedir que processos se arrastem até perderem efeito.

Mas um Código sério precisa de ser acompanhado por:

- educação rodoviária permanente desde a escola;
- fiscalização regular, e não apenas campanhas sazonais;
- infra-estruturas desenhadas para o comportamento pretendido;
- ciclovias contínuas, seguras e utilizáveis;
- rotundas com visibilidade e geometria coerentes;
- dados públicos completos sobre acidentes e causas;
- avaliação das medidas depois de aplicadas;
- responsabilidade dos municípios pelo desenho perigoso das vias.

Sem isto, o novo Código será apenas uma versão melhor encadernada do antigo, distribuída por um país que continuará a improvisar a circulação.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

A estrada portuguesa é uma síntese notável da sociedade: regras abundantes, fiscalização irregular, direitos intensamente reclamados, deveres cuidadosamente esquecidos e uma convicção generalizada de que a culpa pertence sempre ao outro.

O automobilista culpa a trotineta. A trotineta culpa o automóvel. O ciclista culpa ambos. O motociclista já passou entre todos antes de a discussão começar. O peão atravessa olhando para o telemóvel. O Governo prepara um novo diploma. E o radar, silencioso e imparcial, aguarda serenamente pelo próximo contribuinte.

Um novo Código da Estrada é necessário, mas não produzirá por decreto aquilo que Portugal nunca quis ensinar: civismo, previsibilidade, responsabilidade e respeito pelo espaço colectivo. A lei pode determinar quem tem prioridade. Não consegue obrigar ninguém a compreender que chegar vinte segundos mais cedo não justifica colocar outra vida em risco.

“Portugal não precisa apenas de um Código da Estrada novo. Precisa de deixar de conduzir como se cada cidadão tivesse

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

“Na estrada, a democracia não consiste em cada um fazer o que quer. Consiste em todos aceitarem regras comuns para conseguirem chegar vivos ao destino.”

Referências e documentação

RTP Notícias — *Multas mais pesadas e mais rápidas. Governo prepara novo Código da Estrada*, 1 de Junho de 2026. Informação sobre o grupo de trabalho, o prazo de 30 de Setembro, o agravamento de sanções, a reincidência e o auto digital.

[Consultar notícia](#)

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária — Documentação da estratégia *Visão Zero 2030*, incluindo a limitação a 30 km/h em áreas residenciais e a abordagem de Sistema Seguro.

[Consultar documento](#)

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

Portugal.

[Consultar análise](#)

Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta — Proposta de reforma do Código da Estrada entregue ao Governo em Junho de 2026, incluindo zonas de 30 km/h, zonas escolares e distâncias mínimas de ultrapassagem.

[Consultar proposta](#)

Automóvel Club de Portugal — Propostas para a reforma estrutural do Código da Estrada, incluindo clarificação das regras relativas a bicicletas, velocípedes com motor e trotinetas eléctricas.

[Consultar proposta](#)

Instituto da Mobilidade e dos Transportes — Informação sobre micromobilidade e enquadramento legal das trotinetas eléctricas e veículos equiparados a velocípedes.

[Consultar documento](#)

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

todas ser interpretadas como decisões já aprovadas. A crónica utiliza humor e ironia para comentar comportamentos rodoviários, sem atribuir a totalidade desses comportamentos a qualquer categoria específica de utilizadores.

“O Código da Estrada regula a circulação. O civismo seria aquilo que permitiria aplicá-lo sem transformar cada rotunda numa guerra civil em miniatura.”

Francisco Gonçalves

Fragmentos do Caos © 2026

[backsites>



Fragmentos do Caos: [Blogue](#) • [Ebooks](#) • [Carrossel](#)

 Esta página foi visitada ... vezes.

[Contactos](#)