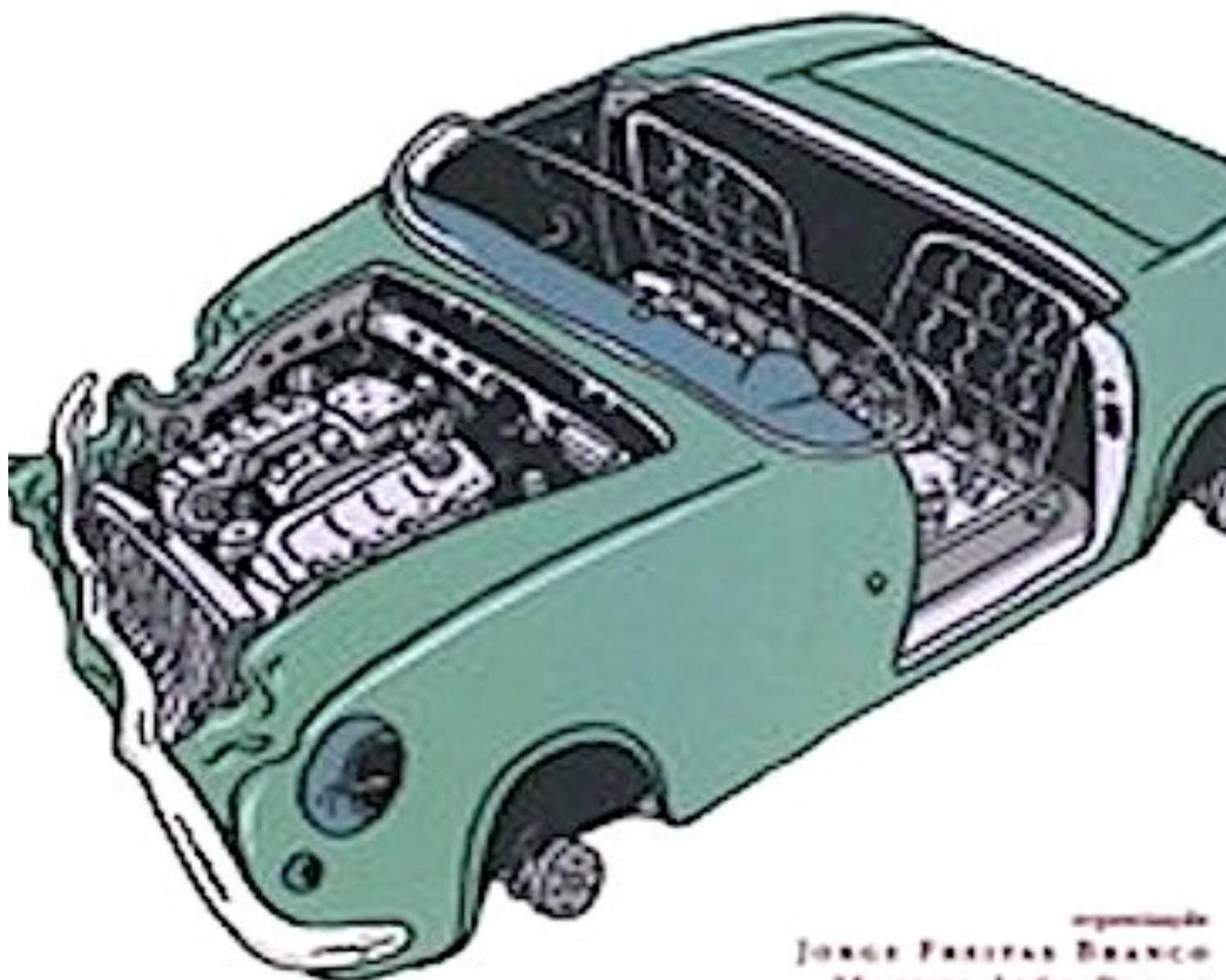


ESTRADA VIVA?

ASPECTOS DA MOTORIZAÇÃO
NA SOCIEDADE PORTUGUESA



organizada por
JOSÉ FREITAS BRANCO
MARCEL JOÃO RAMOS

ÍNDICE

Apresentação, Jorge Freitas Branco & Manuel João Ramos 7

Road literature, Rui Zink 21

Os modernos cavaleiros do asfalto: risco e transgressão nas estradas portuguesas, Fernando Bessa Ribeiro 31

Deformações corporais, Jorge Freitas Branco 51

A liberdade de circulação, António Pedro Dores 67

Civismo e intimidação na repressão das infrações ao Código da Estrada, Susana Pinto Viana e Jorge da Glória 83

Sinistralidade e punição das infrações rodoviárias: a propósito do IP4, Luís Bastos 115

Traumatismos crânio-encefálicos: a epidemia silenciosa, Maria Emília Santos 127

Redução do limite legal da taxa de álcool no sangue para 0,2 mg/ml, Rui Tato Marinho 141

Estruturar o trânsito, desestruturar o espaço urbano: o caso da via circular nascente em São João do Estoril, Emília Margarida Marques 163

A automobilização do pensamento selvagem, Manuel João Ramos 181

ESTRADA VIVA?
Aspectos da motorização
na sociedade portuguesa

Organização

Jorge Freitas Branco

Manuel João Ramos

ASSÍRIO & ALVIM

© ASSÍRIO & ALVIM
RUA PASSOS MANUEL, 67B, 1150-258 LISBOA
E AUTORES (2003)

EDIÇÃO 0913, DEZEMBRO 2003

ISBN 972-37-0876-0

APRESENTAÇÃO

1.

Em poucos anos, desde o início da década de 90 do século XX, o automóvel tornou-se uma entidade omnipresente em Portugal. Impôs-se em quase todas as paisagens urbanas e rurais do país, infiltrou-se em inúmeros espaços de sociabilidade, e invadiu vários interstícios do panorama mental dos portugueses.

Está ainda por fazer uma história sistemática do processo da automobilização — e, mais genericamente, da motorização — da sociedade portuguesa. Em muitos aspectos, ela será um plasmar, num contexto nacional específico, da história global de um fenómeno em larga medida irresistível, que se tornou uma das principais marcas do século e tem afectado, sem excepção, todos os países que acedem ao patamar mínimo da viabilidade e sustentabilidade como economias de mercado. Mas será, em muitos outros aspectos, uma história com valor testemunhal próprio, em função das circunstâncias conjunturais que a caracterizam: uma revolução política nos anos 70, que promoveu uma modernização rápida e uma profunda mudança das estruturas sociais e económicas do país, à qual se veio sobrepor — como um quase corolário — o processo de integração de Portugal na União Europeia.

A história da automobilização é uma história repetível em qualquer circunstância geográfica e social porque a automobilização implica uma rede de factores caracterizadores comuns — um sistema viário organizado em função do veículo automóvel, um sistema jurídico dedicado, um complexo e mercado multinacional, etc.. No entanto, trata-se também de uma história irrepitível, quando consideramos um conjunto de factores aparentemente externos às regras do sistema de fluxo de viaturas, capitais e conhecimentos associados à automobilização. Em particular, quando tomamos em consideração os chamados aspectos culturais que surgem associados ao grau de maturidade e complexidade das civilizações urbanas, a sofisticação das tradições cívicas e políticas, as condições geográficas e as características das redes urbanas e interurbanas, etc., podemos aperceber-nos dos vários meandros de cada contexto processual a que a automobilização pode dar origem.

Tanto quanto a intensificação da presença do automóvel na paisagem, a modificação do papel por ele desempenhado no quotidiano foi um factor que contribuiu decisivamente para tornar perceptível a realidade da motorização da sociedade portuguesa aos cidadãos comuns. O automóvel tornou-se um dos principais instrumentos de mobilidade neste país — as deslocações para o trabalho, as destinadas ao abastecimento familiar

(acesso às grandes superfícies comerciais) e as de lazer, estão hoje condicionadas por ele a um tal ponto que a sua proeminência assume-se como uma fatalidade que poucos questionam.

Nos últimos anos, veículos ligeiros e pesados têm sido utilizados em manifestações colectivas de protesto e de solidariedade¹, em substituição das marchas, manifestações e peregrinações pedonais. Se outro não houvesse, este é um claríssimo sinal de que Portugal se tornou uma sociedade motorizada. Dito de outra forma, o automóvel passou a fazer parte do quotidiano, não apenas de uma elite, mas da larga maioria da população portuguesa. Esta, tendo passado a dispor de veículo próprio que potencia a mobilidade pessoal, está hoje condenada a manter-se em posição sentada durante várias dezenas de horas por mês, imersa em tarefas mecânicas de condução complexas e potencialmente perigosas.

A massificação do consumo de veículos automóveis, se evidencia uma clara dependência da sociedade em relação a um conceito particular de mobilidade, confirma também a sua importância crescente como mediador de sociabilização. Novos modos de interações social se instalaram, dependentes do facto de o condutor se relacionar com os seus semelhantes, não por via do contacto físico próximo e personalizado, mas a partir do interior da sua célula móvel estanque, que obriga ao anonimato e favorece as expressões de interesse próprio, potencialmente agressoras, em detrimento de pulsões solidárias e de submissão a formas de controlo social hierarquizado. A recente massificação do uso do telemóvel — frequentemente em simultâneo com a tarefa de condução — veio complementar e enriquecer estes modos de interacção sem proximidade física.

A generalização do hábito de uso — e, frequentemente, abuso — do automóvel, não pode deixar de se traduzir em alterações subterrâneas, e difíceis de identificar, das formas de relacionamento social, recompondo modos tradicionais de estratificação, criando grandes tensões nas economias familiares, e — consequência humanitária mais desastrosa — traduzindo-se na multiplicação de experiências («acidentais») traumáticas de resultados muitas vezes trágicos.

Portugal sofreu, profundas alterações sociológicas, políticas e económicas nos últimos trinta anos (Barreto 2000). Essas alterações, quando verbalizadas popularmente, são categorizadas em termos de «avanços» e de «progressos», como um esforço de «recuperação do atraso estrutural» do país, em relação ao mundo industrializado e, em particular, aos países da Europa Ocidental, cujas sociedades e instituições políticas e económicas constituem um modelo de referência e de aspiração para a generalidade dos formadores de opinião portugueses. Uma sociedade que era até há poucos anos essencialmente agrícola e sujeita a fortes êxodos migratórios, foi sujeita a um processo de verdadeira engenharia social, que parece ter sido mais concebida nos gabinetes da Comissão Europeia, em Bruxelas, do que nas consciências dos cidadãos nacionais.

Em pouco mais que uma década, a rede viária modificou-se profundamente, em quantidade e em qualidade (Macedo, Cardoso & Santo 1998), e, de um automóvel para oito habitantes, no fim dos anos oitenta, o rácio actual é de um automóvel para três e meio portugueses (ACAP 1998), o que levou a correspondente aumento do número de cartas de condução emitidas. A tipologia das rodovias alterou-se, no sentido de uma maior conformidade com as estradas de outros países europeus mais afluentes e o parque automóvel modernizou-se e os segmentos superiores ganharam alguma representatividade no conjunto do mercado. E, fenómeno que tende a acompanhar estas modificações estruturais, a sinistralidade grave foi sendo reduzida de forma consistente desde meados dos

anos noventa — aliás, nos últimos dez anos, o número de mortos nas estradas caiu para metade (OSR 2003: 14-6), apesar de o número de veículos em circulação ter aumentado quase exponencialmente.

Importa equacionar as transformações verificadas. Na última década, e a uma escala até agora desconhecida, a paisagem sofreu uma reformulação, revelando desarticulação entre política urbanística e planeamento de sistemas de transportes. Uma causa provável deste desajustamento será que os projectos de construção raramente são antecedidos de estudos de impacto social. Por outro lado, a relação entre tolerância e repressão da transgressão na sociedade não acompanha as novas atitudes e comportamentos dos cidadãos. Aos olhos dos últimos, e apesar de recentes sinais de uma maior efectividade no processamento automatizado da informação, surgem como antiquadas e ineficazes as concepções de policiamento, a natureza da actuação das respectivas corporações e o funcionamento processual do aparelho judicial.

Desenvolveu-se uma disposição negativa por parte dos condutores perante a necessidade de cumprimento das leis e, em particular, da codificação das regras rodoviárias, que as sucessivas variações nas políticas de segurança rodoviária e as estruturais faltas de financiamento, de articulação entre organismos e de qualificação dos agentes técnicos e administrativos envolvidos (Graça & Ramos 2001). Também no âmbito da saúde pública, o acompanhamento médico-legal da vítima de acidente rodoviário sofrendo de síndrome stress pós-traumático é profundamente deficitário e o reconhecimento social e institucional da natureza epidemiológica do fenómeno do trauma rodoviário é quase inexistente.

A actual rede de transportes enfatiza a circulação de mercadorias e passageiros pela rodovia, em detrimento da via férrea. O caminho-de-ferro tem sido alvo de progressiva desactivação e mesmo desmantelamento, numa relação manifestamente superior à de outros países da UE, já que Portugal é um dos países europeus com a mais baixa taxa de preferência pelo transporte ferroviário (seja de mercadorias, seja de passageiros). Sendo que o transporte de mercadorias por estrada resulta na degradação acelerada dos pisos e é um factor adicional de insegurança rodoviária (vejam-se os casos paradigmáticos da sinistralidade de veículos pesados nos IP3, IP4 e IP5), o impacto que esta opção infra-estrutural tem em termos de investimento na conservação das rodovias é um importante óbice no desenvolvimento económico do país e na modernização efectiva da rede viária configurada no Plano Rodoviário Nacional (PRN) de 1985, revisto em 2000.

O exercício de cidadania pouco incide ainda sobre os problemas colocados pelo grau de automobilização atingido; tanto a participação cívica informal, como a intervenção de agências especializadas (DGV, IEP, DGGT) não conseguiram aumentar os níveis de sensibilização para a problemática da automobilização¹. Este papel tem vindo a ser sobretudo desempenhado pela comunicação social e por associações cívicas locais e nacionais, entretanto surgidas. A «segurança rodoviária», enquanto área dependente da intervenção das entidades públicas (técnicas, administrativas e políticas), pode ser considerada como uma componente essencial do processo de construção social das atitudes e comportamentos face ao tipo de mobilidade produzido pelo fenómeno da motorização. Esta área implica uma contínua mobilização de recursos, nomeadamente no plano da investigação científica. A compreensão desta realidade cultural exige um esforço de natureza transdisciplinar, dado que nele intervêm e se entrecruzam variáveis micro-e macroeconómicas, sociológicas, tecnológicas, médicas, etc.. Nesta ordem de ideias, um maior entrosamento entre saberes técnicos aplicados, ou em desenvolvimento, e as áreas das

ciências sociais devem contribuir para um aprofundamento da reflexão sobre a mobilidade motorizada em Portugal.

2.

Ao organizar o colóquio *Estrada Viva? Aspectos da Motorização na Sociedade Portuguesa*, a unidade de investigação DepANT pretende inserir no seu plano de acção actividades de investigação relacionadas com o fenómeno da motorização em geral e da automobilização, em particular. Realizada a 24 de Janeiro de 2002, no ISCTE, esta primeira iniciativa foi concebida como um claro esforço de abordagem multidisciplinar de um fenómeno transversal. Estiveram aí presentes geógrafos (Maria de Nazaré Roca, Maria do Sameiro Oliveira), sociólogos (José Manuel Paquete de Oliveira, José Jorge Barreiros, Rui Brites), psicólogos sociais (Jorge da Glória, Susana Pinto Viana), médicos (Maria Emília Santos, Pedro Castro Caldas e Rui Tato Marinho), economistas (Nuno Garoupa), especialistas literários (Rui Zink), engenheiros de trânsito (Fernando Nunes da Silva) e antropólogos sociais (Emília Margarida Marques, Manuel João Ramos, Jorge Freitas Branco).

A maior parte dos textos reunidos neste livro resulta das comunicações orais então apresentadas e debatidas. Com o intuito de alargar o leque das abordagens, incluíram-se três contribuições de autores que na altura não puderam participar nos trabalhos do colóquio. António Pedro Dorés, sociólogo, e Luís Bastos, advogado, escrevem sobre os circuitos sociais constituídos à volta de várias noções: liberdade, transgressão, penalização. Fernando Bessa Ribeiro, antropólogo, apresenta o contexto de emergência e formação da cultura motard em Portugal.

3.

Enumerando títulos de ficção e de filmes, cujo enredo se insere num universo artefactual e vivencial determinado pelo automóvel, Rui Zink recorda que esta fonte de inspiração artística, em sentido lato, é a produção anglo-saxónica, vinda sobretudo dos EUA, visto se tratar do país que mais cedo viu a sua sociedade estruturada pela motorização. Por isso, ao chamar a nossa atenção para o largo consumo que fazemos dessa cultura escrita, indaga a ausência deste tipo de tematização na ficção portuguesa. De facto, face à massificação do veículo automóvel que ocorre presentemente na nossa sociedade, e havendo até algum consumo de ficção estrangeira traduzida sobre esta temática — relembramos o *Mundo Automóvel*, de Arthur Hailey, publicado em português já em 1972 — este aparente desinteresse não deixa de ser intrigante.

Há tendência para confundir motorização com automobilização das sociedades. A massificação do automóvel torna muitas vezes outros aspectos do fenómeno da mobilidade mecânica, à primeira vista, menos visível. Fica muitas vezes esquecida ou mesmo omitida a motorização da agricultura nas nações industrializadas, assim como

os elevados níveis de produção alcançados, graças à tractorização. A estruturação da vida social com base no veículo motorizado não afecta unicamente o meio urbano; também o agricultor se tornou num condutor de máquinas. Fernando Bessa Ribeiro revela-nos uma outra faceta do universo das representações produzidas pela vertigem da velocidade, pelo ímpeto mecânico e pela satisfação individual de um sentimento de fruir a liberdade, mais do que de um meio de transporte independente. Enquanto se tornou corrente falar de uma cultura rodoviária (cf. Viana & Glória neste volume), de uma cultura automóvel (Basham, Ughetti & Rambali 1984, Miller 2001), de uma sociedade automóvel (Debray & Guillaume 2001) ou de uma revolução automóvel (Bardou *et al.* 1977), os adeptos dos veículos motorizados de duas rodas criam as suas próprias estruturas de convívio, de forma a singularizarem o papel deste tipo de veículos no âmbito do fenómeno da motorização das sociedades. No caso português, as duas rodas com motor proporcionaram uma base para a democratização do transporte individual motorizado, conciliaram durante décadas a indústria dum país periférico com a mobilidade da mão-de-obra a ela necessária. Ao contrário das nações com nível de vida mais elevado, entre nós as duas rodas serviram para os assalariados ganharem a vida e só em segunda instância, para a ocupação dos períodos de lazer.

Reflectindo em torno da atenção dada nas etnografias às deformações corporais, J.F. Branco constata que presentemente na sociedade ocidental se recorre à alteração anatómica para fins estéticos (tatuagem, piercing, pintura), assim como, por meio do acidente rodoviário, a um mecanismo social complexo para a marcação indistinta de corpos, inculcando-lhes sofrimento, dor, mutilação, incapacitação, ou mesmo morte, e não embelezamento. De sublinhar que tal processo traduz uma orientação social dos ritos de passagem para o plano da experiência individual, apagando-se a actuação colectiva na acção mediada por um veículo motorizado, comandado por um(a) condutor(a). Deixa de haver contacto físico directo entre pessoas, a deformação corporal atinge as pessoas de forma aleatória. Se o automóvel é uma máquina de deformação corporal, o acidente representará a roda do azar, que determina as vítimas; no seu caso extremo, resulta a morte. Quando ocorre dentro do automóvel, ela pode constituir forma sacrificial calculada. Quer sobrevenha em acidente, ou resultante de acção criminosa, a morte em automóvel confere direito a notícia e granjeia mais fama a celebridades (Brottman 2001).

As máquinas em geral e as motorizadas em especial exercem fascínio nas pessoas. Este pode ser vivido num contexto de presença colectiva (comboio, transportes colectivos, tractores agrícolas) ou individual (automóvel, motos). O automóvel transformou-se num artefacto indutor de efeitos múltiplos na sociedade: constitui um instrumento de mobilidade, é um objecto de culto e representa uma das bases económicas que sustentam o nosso modo de vida. Conjugados, estes factores suscitam comportamentos sociais próprios, geradores, por sua vez, de discursos específicos na sociedade. A sociedade automobilizada criou e dispõe de um universo de representações, que se projectam na acção das instituições políticas e no exercício da cidadania: desejo de liberdade e imperativos limitativos criam sistemas instáveis para a regulação da circulação (Kellens & Pérez-Díaz 1997). Abordada por António Pedro Dorés, a liberdade de circulação é uma das formulações mais abrangentes e mais vezes debatida no quadro das instituições políticas das sociedades. Aceitando que a política se define pela faculdade de usar da palavra associada ao poder de ser escutado (Abélès & Jeudy 1998), então a liberdade de circulação acabada de referir traduz-se na utilização individual dum objecto (o automóvel), sendo as infra-estruturas de que carece um bem colectivo. A flexibilidade laboral apõe-se à liberdade individual, é ainda no exercício dessa liberdade tornada essencial às pessoas que ocorrem perdas de vidas e mutilações físicas e emocionais. O autor debate a questão na

perspectiva duma sociologia da penalização: a inibição de conduzir equivale a um prejuízo na vida profissional do indivíduo, para além de restringir um «sentido de liberdade materializado no automóvel.»

Exposto num museu, o automóvel emerge como objecto: sobressai o modelo, o estado de conservação, as características técnicas, as lembranças pessoais que o visitante a ele associe. Mas, na sua qualidade de veículo motorizado destinado a assegurar mobilidade às pessoas, ele integra e anima um sistema em que se realiza essa mobilidade: o tráfego dos nossos quotidianos é um território social, conforme alertam logo no início Susana Pinto Viana e Jorge da Glória, no estudo que realizaram sobre a representação das infracções pelos condutores. Trata-se duma abordagem empírica exploratória, em que se pretende conhecer melhor a imagem do outro (condutor), revelada na apreciação da prática de condução. Esta faz parte duma cultura rodoviária, na qual se integram ainda outros factores, separados em normas formais e informais. Dito de outra forma: o estatuto (cultural) dado à transgressão, à sua detecção e à sua efectiva punição (pagamento de multa).

Uma das grandes transformações verificadas em Portugal desde a adesão à UE, ocorrida em 1986, tem a ver com as infra-estruturas viárias. A rede nacional de rodovias dispõe de auto-estradas (AE) e de vias rápidas (IP). Ao nível destas últimas estruturas tem-se verificado uma crescente mobilização de cidadãos, dados os índices elevados de acidentes com mortes que ocorrem em muitos deles. Por outro lado, o mapa mental do país alterou-se profundamente. As distâncias entre aos destinos têm quilometragens menores, mas é no factor tempo que se verifica a grande mudança. As principais cidades portuguesas estão mais próximas entre si, o país está compactado. Este novo dimensionamento físico e mental do espaço nacional e das suas ligações terrestres ao exterior assenta no automóvel, com o qual nenhum outro sistema de transporte rivaliza (talvez o trajecto ferroviário entre Lisboa e Porto seja o único a poder competir em tempo e preço com o automóvel, mas parece não o conseguir em termos de imagem junto do potencial de viajantes). Tudo isto sucede na base do automóvel. Luís Bastos, na qualidade de responsável por uma das associações cívicas formadas por utentes destes grandes eixos rodoviários, propõe uma reflexão sobre o quadro actual de gestão das punições. São dignos de realce dois pontos: a saturação da via, por um lado, pois os volumes de tráfego há muito atingidos não haviam sido previstos, e, por outro, a inadequação do traçado feito de soluções técnicas hoje desactualizadas, que conjugadas com outros factores se traduzem na elevada sinistralidade. Da discussão ressalta a proposta de que o estado não deveria auferir receitas — entenda-se, vantagem financeira — devidas pelas transgressões feitas pelos condutores. As punições deveriam assentar em formas de condicionamento da condução; isto, porque o autor parte do princípio de que «a infracção rodoviária constitui [...] um abuso do direito que o estado nos conferiu de usarmos motorizadamente as vias públicas [...]» A proposta assenta na aplicação de medidas punitivas desmonetarizadas.

Numa sociedade motorizada, o termo epidemia silenciosa faz-nos pensar de imediato em alterações da interioridade corporal, ocorridas no seguimento de acidentes. Num primeiro momento mobilidade parece equivaler a sinónimo de movimento. Na descrição do desastre (acidente, incidente, ocorrência) ganha forma uma das territorialidades criadas pelo automóvel (Dupuy 1995). Exprime-se a mesma por metáforas retiradas da linguagem clínica: ruptura, colapso, paragem, interrupção da circulação, fluidez, restabelecimento da circulação. A morte existe, mas não é referida neste contexto: podem morrer os condutores ou outras pessoas, enquanto que os carros são abatidos findo o seu tempo de vida. Neste caso, a morte é humana, o abate do foro técnico. E, como tal, tende a transformar-se: o abate implicava prensagem, sucata, oxidação na paisagem. O termo da vida

do automóvel passa a ser definido pela altura em que a viatura é desmantelada de forma controlada, os seus componentes separados por materiais e estes submetidos a reciclagem. O processo chama-se ecologia industrial (Ferrão & Figueiredo 2000). Atingido o termo da sua vida (normal, pelo número de anos de uso, ou então abreviada por acidente reduzindo-se o que era a sua esperança calculada de vida) os carros já não devem ser abatidos, mas reciclados, o que equivale à sua reencarnação noutros objectos. Os resultados dum estudo empírico realizado por Maria Emília Santos incidem sobre os traumatismos crânio-encefálicos (TCE), que têm como primeira causa os acidentes de tráfego e os atropelamentos. Afectam sobretudo os jovens, traduzindo-se em incapacidades físicas e mentais; a reabilitação pode minorá-las em alguns casos, noutros a situação é definitiva. É, pois, manifesta uma profunda interacção entre o sistema de trânsito e a saúde pública. A autora discute o número provável de traumatizados a este nível. Os dados não são seguros, mas a amplitude de TCE ocasionados na esfera do trânsito noutros países é suficientemente significativa para que especialistas falem duma epidemia silenciosa. Resta ainda outra vertente a contemplar, a da segurança rodoviária. Trata-se da reintegração dos traumatizados no sistema. Antes de voltar a conduzir, e segundo a perspectiva médica, deveriam ser alvo de avaliação especial prévia. Senão existe o perigo de que um grupo de risco — os que sofreram TCE —, possa vir a contribuir para o aumento do número de acidentes rodoviários. Configura-se um contexto em que a liberdade do indivíduo é subalternizada perante os interesses da saúde pública. O traumatizado passa a integrar um grupo de indivíduos caracterizado por factores de exclusão: isolamento social, dependência económica, restrições na mobilidade.

Em Portugal, a efémera entrada em vigor (a 1 de Outubro de 2001) de um artigo no Código da Estrada estabelecendo como patamar de infracção a taxa de 0.3 mg/ml de álcool resultou numa polémica que levou a fortes pressões de diversos sectores (nomeadamente o vitivinícola) sobre a Assembleia da República, e conduziu a uma crise de legislatura, em finais de 2001. A suspensão da lei pelo parlamento (em Novembro desse ano), e finalmente a sua revogação (em Julho de 2002), alegadamente por falta de fundamentação da medida então tomada pelo poder executivo, terão sido elas próprias bem menos fundamentadas que a lei que as motivou. Rui Tato Marinho, um dos especialistas em alcoologia a quem o ministério da Administração Interna solicitou um estudo prévio em Junho de 2001, apresenta alguns dos argumentos então avançados para defender uma medida que vinha ao encontro das recomendações da Organização Mundial de Saúde sobre a taxa de alcoolemia (TAS) de 0 mg/ml.

O texto de Emília Margarida Marques incide sobre o choque entre os interesses e visões que se formam, quando se trata de gerir um bem escasso: o espaço urbano. A zona situada a ocidente da cidade de Lisboa, demarcada pela foz do rio e pelo litoral atlântico tem sido alvo de transformações significativas. A densificação das construções de habitação, a construção da A5, o peso do factor turístico e a situação privilegiada dentro da área metropolitana traduzem-se no crescimento constante do tráfego automóvel, ocorrido regularmente ao longo da última década, acompanhado do decréscimo do número de utentes da via férrea suburbana existente — a chamada linha de Cascais. O retalhamento do espaço com vias para o descongestionamento do interior das concentrações urbanas, de ligação entre as zonas habitacionais e a auto-estrada, assim como ainda a acessibilidade às praias, constituem o pano de fundo que explica o contexto de mobilização cívica dos moradores dum bairro afectado pela construção da Via Circular Nascente em São João do Estoril. Confrontam-se assim duas lógicas. Uma visa estabelecer as condições de fluidez da circulação rodoviária: traçado direito, cruzamentos desnivelados, separação de universos circulantes (tráfego motorizado versus trânsito não motorizado). São os parâmetros dum padrão social estruturado a partir do critério velocidade. Embora também condutores, os moradores organizados,

contrapõem uma postura centrada na acalmia das tensões geradas pelo primeiro modelo. Defendem um traçado desincentivador da velocidade, uma infra-estrutura concebida em modo multiusos (automóvel e peão), ou seja, defendem a coexistência das forças em presença, em alternativa a um contexto visto como hegemónico (traçado com curvas, atravessamento para peões, estacionamento laterais, paragens para os transportes colectivos, etc.).

Os antropólogos não têm, na sua generalidade, prestado atenção às questões relacionadas com o processo de automobilização das sociedades. Este significativo silêncio — que revela um flagrante e problemático recorte nas realidades por eles estudadas — é reportável a uma tradição exotista e localista da disciplina, que tende a ver o automóvel como um dos principais instrumentos da massificação do consumo e uma ameaça à variabilidade cultural e, nessa medida, como um «não-assunto». Manuel João Ramos apela, no texto que encerra este volume, a uma mais intensa participação da disciplina antropológica numa prospectiva abordagem multifacetada do fenómeno da automobilização em Portugal. Lembra que a antropologia, marcada pela valorização histórica de um «olhar distanciado», segundo as palavras de C. Lévi-Strauss, pode contribuir positivamente para uma reconsideração epistemológica dos estudos da mobilidade automóvel e da construção social do risco e da insegurança rodoviária. Considerando que a antropologia dispõe da necessária competência para se debruçar sobre o estudo das representações e das atitudes colectivas face à automobilização, em contextos nacionais, regionais e locais, propõe o que designa como uma investigação da «automobilização do pensamento selvagem» — em

moldes que poderão permitir accionar eficaz e coerentemente a dupla herança relativizadora e comparativista do discurso e metodologias antropológicas.

4.

Os organizadores agradecem ao ISCTE os apoios concedidos para a realização do colóquio e à Direcção-Geral de Viação a viabilização desta publicação. O nosso agradecimento também à Ana Rita Moreira, que secretariou o evento, e aos participantes que conseguiram fazer deste encontro académico um espaço de diálogo.

Jorge Freitas Branco
& Manuel João Ramos

Referências bibliográficas

- Abélès, Marc & P.-H. Jeudy, orgs., 1998, *Anthropologie du politique*. Paris: Armand Colin.
- ACAP (Associação de Comércio Automóvel de Portugal). *Estatísticas do sector automóvel*. Lisboa : ACAP, 1998.
- Bardou, Jean-Pierre, *et al.*, 1977, *La Révolution automobile*. Paris: Albin Michel.
- Barreto, António, 2000, *A situação social em Portugal 1960-1999*. Lisboa: Biblioteca de Ciências Sociais.
- Basham, F., B. Ughetti & P. Rambali, 1984, *Car Culture*. Londres: Plexus.
- Brilli, Attilio, 1999, *La Vita Che Corre*. Bolonha: Il Mulino.
- Brottman, Mikita, org., 2001, *Car Crash Culture*. Nova Iorque: Palgrave.
- Davis, Robert, 1992, *Death on the Streets: Cars and the mythology of Road Safety*. Hawes, Leading Edge.
- Debray, Régis & M. Guillaume, orgs., 2001, «L'automobile» *Cahiers de Médiologie*. 12
- Dupuy, Gabriel, 1995, *Les territoires de l'automobile*. Paris: Anthropos.
- Ferrão, Paulo & J. M. Figueiredo, orgs., 2000, *A Ecologia Industrial e o Automóvel em Portugal*. Oeiras: Celta.

Graça, José Manuel; Ramos, Manuel João, 2001, «A insegurança Rodoviária e a Gestão da Impunidade», in Emanuel Maranha das Neves, Fátima Gonçalves Pinto, Luís Trindade Quaresma, orgs., Actas do I Congresso Rodoviário Português ESTRADA 2000 —

A Qualidade Rodoviária na Viragem do Século, Lisboa — LNEC, 28-30 de Novembro de 2000. Lisboa: Centro Rodoviário Português, vol. 3.

Hailey, Arthur, 1972, Mundo Automóvel. Porto: Civilização.

Kellens, Georges & C. Pérez-Díaz, orgs., 1997, Le contrôle de la circulation routière dans les pays de la CEE. Paris: L'Harmattan.

Le Breton, David, 2001, «Conduites à risque», in *Automobile: cahiers de médiologie*, 12, 1.er semestre, pp. 65-75.

Macedo, António Lemonde de; Cardoso, João Lourenço; Santo, Jorge Z., 1998, Impacts in Road Safety Following the Implementation of the Portuguese National Road Plan. Lisboa: LNEC.

Miller, Daniel, org., 2001, Car Cultures. Oxford: Berg.

O'Connell, Sean, 1988, The Car in British Society. Class, Gender and Motoring, 1896-1939, Manchester: Manchester University Press.

OSR (Observatório de Segurança Rodoviária), 2003, Relatório Estatístico de Sinistralidade 2002: Elementos Estatísticos. Lisboa: Direcção-Geral de Viação.

Ramos, Manuel João, 2000, Sinais de Trânsito. Lisboa: Assírio & Alvim.

Santos, Jorge A., 1993. Factores Humanos no Tráfego Rodoviário: Actas do Seminário Internacional. Lisboa: Escher.

1 Por exemplo, um «buzinão» da ponte 25 de Abril (1994), uma marcha lenta de utilizadores do IP3 (2000), manifestações de camionistas contra aumento do preço dos combustíveis (1987), a redução da TAS admitida para 0.02% (2002) ou pela melhoria da infra-estrutura rodoviária (2003), minutos de silêncio no Marquês de Pombal pela vítimas dos massacres de Timor (1999) ou do WTC (2001) e, mais correntemente, os festejos das vitórias eleitorais e futebolísticas.

1 E dificilmente o poderão fazer enquanto o problema for, de forma redutora, perspectivado como de «segurança rodoviária» e a busca de soluções passar sobretudo pela «sensibilização», pela «educação» e pela «prevenção» (ver Davis 1992: 117). Para David Le Breton, por exemplo, é sobretudo a expectativa da punição adequada e eficaz que constitui o principal indutor da generalização do «comportamento cívico» ao volante (Le Breton 2001: 74-5).

ROAD LITERATURE

Rui Zink*

1

O título desta comunicação é, espero, chamativo. Essa função cumpre-a bem. Infelizmente não é muito mais do que isso. Em encontros de carácter científico ou para-científico, acontece-me fazer títulos sem saber ainda o que vou dizer — por isso, à falta de melhor (ideias!) faço títulos chamativos. O meu problema com este encontro agravou-se quando vi os currículos e os títulos — menos chamativos, mas mais exactos — das outras comunicações. Como frequentemente acontece ao cidadão comum, nestas discussões que tudo têm a ver com ele mas nada a ver com ele, sentime incompetente e desqualificado, incapaz de dizer mais do que meia dúzia de lugares comuns sobre a questão rodoviária. Para usar uma metáfora piedosa, sentime — no meio de bispos e torres, reis e rainhas — um mísero peão. Pior do que eu só se terá sentido a mulher grávida no filme *O Sentido da Vida* quando, ao dizer ao médico que achava estar a entrar em trabalho de parto, este lhe respondeu: «Cale-se, você não é qualificada!»

Felizmente, lembrei-me de um pormenor importante: Eu também tenho uma qualificação técnica! É em literatura, bem sei, mas deve servir para alguma coisa mais do que a agradável função de me assegurar um razoável salário ao fim do mês, não? E pensei: Também isso é ciência — a ciência literária. E também isso é útil para a identificação da questão rodoviária. Porque uma das questões da questão rodoviária é precisamente uma ausência efectiva de conhecimento dela. A sociedade civil ignora o que realmente se passa no chamado «pós-traumático» físico, em relação às vítimas não mortais.

E o que se passa no «traumático» (a associar eventualmente ao alemão *Traum*, sonho) do imaginário fixado em texto escrito ou representado? Penso que é interessante identificar as variantes de discurso ficcional sobre a circulação rodoviária, bem como proceder a uma recolha, a fim de criar um corpus de textos a analisar

* * Universidade Nova de Lisboa, docente do Departamento de Estudos Literários.

comparativamente. Hoje proponho-me fazer apenas um intróito a esta possível sub-disciplina dos Estudos Literários.

2

Posso estar enganado, mas creio que o automóvel deu a sua entrada na literatura graças aos poetas futuristas. É conhecida a famosa frase de Marinetti: «O motor de um automóvel é mais belo do que a vitória de Samotrácia!» Os futuristas que, em Itália, acabaram associados ao fascismo italiano, cantavam a velocidade, a força, a violência. Nada de mais natural do que comparar o motor de um carro — objecto na altura considerado feio — com o modelo mesmo da beleza perene, sim, mas também da antiguidade. O automóvel fazia do seu condutor um super-homem, um *Übermensch*, concedendo-lhe bens que ele nunca teria sem ele. *Altius, fortius, melius*. Operava milagres: ao feio tornava-o sedutor, ao impotente tornava-o sexy, ao fraco forte, invulnerável mesmo. Como se pode ver, os publicitários de hoje não inventaram nada. Marinetti, um émulo de Mussolini, já na primeira década do século XX tinha dito tudo.

Com a literatura e o cinema americanos, o carro tornou-se símbolo de liberdade e de viagem. Dada a extensão do país, o automóvel é um instrumento excelente para proporcionar encontros, que podem ir do erótico ao aterrador, ao sabor do acaso. A aliança entre peão e condutor tem como símbolo máximo a boleia. Mas desde logo essa relação é desigual. O peão está à mercê da boa vontade do automobilista.

No conflito amoroso, temos mais do mesmo, com a aparência do contrário: a pessoa que vai no lugar do morto, ao lado do condutor (geralmente uma mulher) exclama: «Para o carro, já! Quero sair!» É um conflito que terá um rápido repor da ordem, mesmo que o condutor obedeça. A passageira sai do carro, caminha um pouco, desorientada, isto é, sem bússola, sem referente, até que o veículo triunfante se volta a acercar, paternal, depois do amuo — e ela se dá conta de que não tem alternativa senão voltar para o carro, pois estão «no meio do nada» e o carro é a única saída.

3

La autopista del sur, de Julio Cortázar, conta a história de um engarrafamento monumental, a algumas dezenas de quilómetros de Paris, que se prolonga para lá do que é normal: em vez de umas horas, o engarrafamento dura dias, mesmo semanas. A «tribo automóvel», expressão menos comum que «tribo do futebol», torna-se mesmo realidade: nascem alianças comunitárias entre Fords, Dauphines, Toyotas, estabelecem-se relações afectivas com projecto de duração, troca-se comida, declara-se guerra. Enfim, as pessoas acomodam-se. Até que, abruptamente, o trânsito começa a escoar, os membros das novéis tribos correm para os respectivos carros e as alianças se desfazem. É, a par de *Crash* de J.G. Ballard, o mais forte texto que conheço a desconstruir quer as palavras, quer a realidade. Isto é, a apropriar-se da realidade com o instrumento de trabalho a que chamamos literatura, para a

devolver «desintacta» ao leitor. Salvo erro, foi Edward Albee que disse que a ficção literária se caracteriza por pegar nos factos e os distorcer até surgir a verdade.

Daqui já se depreende que a literatura, tal como a vejo, trabalha a realidade e trabalha a linguagem. O cinema trabalha a linguagem e a imagem. Em ambas as indústrias, penso eu, há basicamente dois tipos de produto: um, mais comercial, que reitera os lugares comuns (aquilo a que Umberto Eco chama o «texto reconfortante», que confirma as opiniões do leitor); e outro que desmonta a linguagem e a realidade, no caso da literatura, ou a linguagem e a acção, no caso do cinema. Como se pode ver, associo criatividade a capacidade crítica, tal como faz Paul Ricoeur quando sugere que um texto literário (digamos, o *Ulysses* de Joyce) é crítico de todos os textos anteriores (digamos, a *Odisseia* de Homero) e contém em semente textos futuros (Borges diria talvez que Homero previu o *Ulysses*).

Ora, em Portugal o imaginário do mundo rodoviário está dependente, quase exclusivamente, de duas fontes: a publicidade e a cultura americana. A publicidade é uma actividade criativa, praticada por pessoas criativas, ao serviço de uma função: persuadir o consumidor das vantagens de um produto. A publicidade aos veículos automóveis tem já uma longa história e não há praticamente qualidades que não tenham sido, às vezes com poesia e humor, associadas a um carro. Todos nós temos inúmeras imagens e memórias: desde o espaço onde a família se encontra até à capacidade mágica que uma determinada marca tem de endireitar uma estrada curva, a variedade é, no mínimo, luxuriante. Todavia, os exemplos encaixam todos entre dois pólos opostos e raramente se ficam pelo meio termo: o carro é invariavelmente associado ou a) ao motivo «segurança» ou b) ao motivo «risco». A conotação sexual está sempre presente: ou na capacidade de um carro nos ajudar a encontrar uma jovem a quem fertilizar, ou na utilidade de um carro para preservar a família que entretanto já fertilizámos. Quanto a palavras-chave, encontro quatro: velocidade, manobra, espaço, sedução. Integrar uma área económica importante e sempre em crise de crescimento não é explicação suficiente para o automóvel ser dos bens, mais publicitados — senão o — e mais presentes no nosso foco de imagens. Temos de ir mais fundo, talvez à psicanálise. Mas esse é um território que caberá a outro especialista. Este que aqui perora perante vós fica-se pela literatura, como outros se deviam ficar pela engenharia.

Estas imagens estão impregnadas no nosso ser, queiramos ou não. Como diria Wim Wenders, um dos poucos autores portugueses de road movies, estas imagens são a realidade.

4

Acredito que a imaginação é derivativa — fruto da experiência e dos interesses dos indivíduos e das comunidades. O *Senhor dos Anéis*, um dos filmes de Natal, é a narrativa de uma jornada num mundo que não existe. «A história tornou-se lenda, e a lenda tornou-se mito», diz a voz da narração. É uma das mais belas e sucintas explicações da intrincada relação dialéctica entre facto, história, ficção. O filme e o livro são obviamente

uma fantasia, a começar por uma característica dos hobbits: viajam a pé, através de vales e montanhas, tal como Tintin no seu livro mais emblemático, Tintin no Tibet, que o filósofo Michel Serres com tanta precisão analisou.

A ficção reflecte os interesses, quer dos autores, quer dos leitores. Se me surpreendo pela escassez de ficção portuguesa à volta da vida rodoviária, o meu objectivo não é pedir aos escritores que passem a dedicar-se a esse interessante tema. Excepto quando se trata de encomendas do estado ou de instituições privadas, creio que pouca autoridade temos para exigir a um artista seja o que for. O meu objectivo é mais simples e pragmático: entender por que motivo essa escassez ficcional acontece.

Responder cabalmente a esta questão implica um trabalho de investigação, que poderá ser levado a cabo por uma equipa de estudiosos de literatura, com ou sem o apoio de sociólogos e antropólogos. Fica aqui sugerido. Entretanto, enquanto o trabalho não chega, adianto uma hipótese: a ficção portuguesa é parca de narrativas sobre o mundo rodoviário porque nem autores nem leitores sentiram, até à data, necessidade de imaginar o tema. Acima disse já que considero que a imaginação é derivativa. Isto implica, na minha óptica, que só se imagina o que se conhece. Ou só se imagina o que nos interessa imaginar. O mundo rodoviário é dado aos portugueses em dois planos: o real, aquele em que vivem, e que aparentemente não fantasmam, e o ficcionado, que vem direitinho do imaginário norte-americano. Os road movies, desde Easy Rider até Thelma and Louise, passando pelas ficções de terror como Trucks do escritor/realizador Stephen King ou o inquietante Lost Highway de Lynch, dão-nos satisfação q.b. Na literatura norte-americana temos Pela Estrada Fora, de Kerouac até Crash de Ballard. Os americanos até conseguiram visualizar a imagem de um serial killer que, espanto dos espantos, anda à boleia. Isto é, a pé.

5

O outro lado da questão é que só se conhece o que se imagina. A visão lusa da estrada é simultaneamente sincopada e amputada. Claro, os portugueses têm uma visão da estrada enquanto palco de acidentes — mas o acidente é, geralmente, uma perturbação na história, ou o espoletar do conflito; nunca (ou quase nunca) objecto, em si, de interesse.

Há uma verdadeira falta de imaginário rodoviário português e há também, lamento dizê-lo, uma verdadeira falta de imaginação. Tenho, a minha ciência fornece-me, uma definição funcional do acto de imaginar: capacidade de ver as implicações possíveis de uma dada situação. Segundo este entendimento, dar a um elefante a capacidade de voar porque ele tem orelhas tão grandes como as asas de um avião não é muito diferente de ser capaz de ver que um copo à beira de uma mesa pode... cair.

Ou a capacidade de admitir que, se o veículo que eu conduzo vai a 50 à hora num bairro residencial, como é o caso do bairro do Arco Cego, onde os passeios não chegam a um metro de largo e estão geralmente ocupados por carros imóveis obrigando as pessoas com crianças a irem para o asfalto, não será um acidente divino ou um azar da sorte a eventualidade de embate entre a minha armadura e o corpo de uma pessoa. Falo do Arco Cego,

porque conheço bem a zona e, não sei se ainda se lembram, eu disse que só se imagina o que se conhece. Admito que não apreciem o que digo, mas ao menos admirem-me a coerência.

O Arco Cego é, por acaso, o mesmo bairro onde, há um ano, um jovem estudante universitário foi mortalmente esfaqueado, calcula-se que por um toxicodependente anormalmente violento. Na altura, os estudantes do Técnico manifestaram-se contra a «escandalosa insegurança», marcharam mesmo contra o governo e o ministério. Isto embora aquele crime tenha, felizmente, sido um caso isolado, pelo menos numa zona da cidade com aquelas características. O sangue vertido por esse estudante foi pretexto, mais um, para campanhas securitárias, e neste momento Lisboa tem um presidente da câmara que prometeu triplicar, digo triplicar, o número de polícias na rua para nos proteger — entenda-se — dos toxicodependentes violentos e do roubo por esticção ou assalto com seringa ao multibanco. Para isto, já há imaginação: não tenho dados concretos, mas peço a vossa benevolência, para a seguinte reflexão: Quem, ao tirar dinheiro do multibanco, não foi de súbito assaltado... pela imagem de ser, nesse instante, atacado com uma seringa, pistola ou outra arma?

Tomáramos nós que a mesma imaginação ou, se quiserem, semelhante capacidade de projecção fantasmática tivessem os nossos concidadãos quando aceleram dentro das localidades, quando andam dentro do limite de velocidade legal (120 km/h) numa auto-estrada num dia de nevoeiro e a menos de 15 metros do veículo da frente, quando falam ao telemóvel enquanto conduzem, quando estacionam em cima de um passeio...

6

Infelizmente, tal não acontece — o optimista moderado que eu sou pede-me para acrescentar «ainda». Tal não acontece ainda. Hoje, os portugueses ainda adoram o seu carro. Mas talvez isso um dia mude — com a ajuda de Deus, se acharmos que cabe a Ele mudar hábitos, leis e práticas; com a participação das instituições e dos cidadãos, se o considerarmos útil. Há doze anos, Portugal foi assolado de norte a sul por um poderoso boato. Talvez o mais poderoso dos últimos vinte anos. Não, não me estou a referir aos escândalos do arquitecto das Amoreiras ou ao que envolveu uma cantora branca e um futebolista negro. Estou a falar do caso das matrículas europeias. Alguém pôs a correr que «vinha aí» uma lei que obrigava, a curto prazo, a substituir as matrículas dos veículos automóveis — bem bonitas, relevos brancos sobre fundo negro — por outras europeias, isto é, de acordo com uma norma europeia, com a bandeira azul e as estrelinhas. Espantosamente, a esperteza e a capacidade de contornar a lei que os condutores portugueses há muito revelam esbateu-se aqui completamente. É o boato com mais sucesso

porque, ao contrário dos outros boatos, levou os cidadãos não apenas a rir do infortúnio alheio, mas a gastarem tempo e dinheiro.

Os portugueses adoram o seu carro? Não. Os portugueses idolatram o seu carro. Talvez fosse útil alguém informá-los de que se trata de um falso deus. A Bíblia é muito clara nisso: condena a idolatria. Estranhamente, é um assunto que tem também escapado à Igreja Católica, mas espero que em breve isso mude.

OS MODERNOS CAVALEIROS DO ASFALTO: RISCO E TRANSGRESSÃO NAS ESTRADAS PORTUGUESAS

Fernando Bessa Ribeiro*

Desafiando a vida?

«Uma vida inquestionada não é digna de ser vivida,» afirmou Sócrates. Numa sociedade obcecada pela preservação e prolongamento da vida humana, os comportamentos individuais de muitos dos seus membros parecem querer «trocar as voltas» ao que parece ser um desígnio colectivo. Muitas das actividades quotidianas humanas expõem os actores sociais nelas envolvidos a riscos de ferimentos que podem, em muitas situações, provocar lesões permanentes ou a morte. Transformando o princípio socrático, hoje ganha sentido proclamar que uma vida sem risco e sem transgressão não é digna de ser vivida.

Em boa medida tributários das modernas formas de lazer, os comportamentos que envolvem risco não param de se expandir. Cada vez mais massificados, o alpinismo, o mergulho, o voo livre sem motor, a vela solitária em alto mar, a escalada na montanha, a bicicleta todo-o-terreno, o esqui e o snowboard fora de pista, o rafting em rios ainda não poluídos por barragens e os desportos motorizados, entre muitos outros, dão expressão concreta ao gosto e, talvez melhor dito, à paixão de homens e mulheres, adolescentes e, não raro, idosos pelo risco.

Sobejamente conhecidos por desportos radicais, normalmente praticados em condições «controladas», fazem parte de uma cultura do risco que em alguns espaços, como a estrada, torna manifesta a sua dimensão transgressora¹. Mais do que com qualquer outro grupo que utiliza as estradas, tais como os automobilistas, os camionistas, os ciclistas ou os peões, parecem ser os motociclistas que melhor chamam à existência os valores e os modos de comportamento associados ao risco e à transgressão². Recusando as abordagens redutoras e os estereótipos que o senso comum projecta sobre este grupo social, será atinente, no quadro da presente reflexão geral e interdisciplinar, examinar o processo de motomobilização em Portugal, tomando em consideração aspectos aparentemente tão desconexos como a posição do país no sistema mundial, a indústria nacional das duas rodas e a cultura motard.

A indústria das duas rodas e a motomobilização num país da semiperiferia.

O nascimento e o desenvolvimento da indústria das duas rodas remonta ao século XIX. Ligada, como tantas outras, à revolução industrial, os progressos da mecânica e da termodinâmica permitiram a invenção de novos mecanismos e artefactos no domínio dos transportes. Contemporâneas do automóvel, a bicicleta e a moto tiveram um desenvolvimento paralelo a este, conquanto tenham ficado aquém dos sucessos e da importância que aquele viria a conseguir ao longo de todo o século XX. Mas a moto está longe de ser uma indústria menor para a motorização das sociedades modernas, sobretudo para as que, no contexto europeu, ocupam posições mais periféricas. É bem conhecido o caso da Itália, onde o veículo de duas rodas, em especial a clássica scooter Vespa, hoje transformada em objecto de culto, desempenhou um papel decisivo no desenvolvimento da motorização e da indústria mecânica e do transporte individual.

Portugal não ficou à margem do processo de massificação da motorização individual. Apesar de um certo desfasamento cronológico, medido em duas a três décadas, ele está directamente relacionado com a indústria de motorização baseada na construção de bicicletas e, posteriormente, de ciclomotores, as motorizadas de que todos ouvimos falar e com as quais nos cruzamos, cada vez com menor frequência, nas nossas deslocações quotidianas.

Nascida em Águeda, o desenvolvimento e a densificação da indústria das duas rodas estão relacionados com as transformações económicas vividas por este aglomerado urbano do centro norte do país desde finais do século XIX. Com um povoamento difuso, tal como ainda hoje se verifica¹, o aparecimento e a subsequente expansão de pequenas oficinas de ferragens confrontou os operários com o problema da mobilidade. Explorando uma oportunidade de negócio, num primeiro momento foram os comerciantes da vila vizinha de Sangalhos que abasteceram o mercado local de bicicletas, prontamente imitados por concorrentes em Águeda. Da comercialização à industrialização ia um pequeno passo, atendendo à longa tradição metalúrgica ligada ao trabalho artesanal do ferro e à já significativa, embora jovem de pouco mais de uma dezena de anos, experiência no sector industrial das ferragens.

Neste processo destacam-se dois actores sociais de Águeda, Eurico Ferreira Sucena e Manuel Caetano Henriques, que souberam mobilizar e utilizar recursos para o arranque desta indústria². O primeiro instalou a sua empresa, a EFS, em 1911 no lugar da Borralha³ (Cruz 1987: 39), o segundo estabeleceu a MACAL no lugar do Sardão. A produção de bicicletas foi, para ambos, o principal negócio durante a fase inicial de actividade. Seria necessário esperar mais de duas décadas para se iniciar o fabrico de ciclomotores. O autor da iniciativa foi, em 1947, Constantino Ferreira da Silva⁴, importando para o efeito os motores Cucciolo de 49 cm³ fabricados em

Itália. Nos anos 50 outras empresas entram neste segmento de mercado emergente: Casal, Famel e, inclusivamente, EFS e MACAL. Na década seguinte a construção de ciclomotores assumiria grande preponderância económica para a indústria das duas rodas em Águeda, suplantando, em volume de vendas e operários envolvidos, a produção de bicicletas⁵.

Este processo de industrialização esteve marcado por (1) um certo desfasamento temporal em relação a outros países europeus onde este sector também se desenvolveu; (2) um desenvolvimento tecnológico tardio e incompleto, mantendo-se a indústria, até décadas bem recentes, na dependência de outros países no que respeita ao fornecimento de motores e de outros componentes mecânicos e eléctricos e (3) um incipiente desenvolvimento dos métodos de produção e de inovação tecnológica em todos os domínios, em especial no design e na mecânica. Cabe-lhe, no entanto, o mérito de ter facilitado o acesso dos operários e de outros segmentos das classes trabalhadores à motorização. Este movimento deu-se a partir dos anos 50, com a progressiva substituição da bicicleta pela motorizada, dando assim satisfação às necessidades crescentes de mobilidade que a rudimentar industrialização do país colocava a todos os que trabalhavam (ou desejavam trabalhar) nas fábricas. Único veículo motorizado compatível, pelo preço de compra e baixo custo de manutenção, com os baixos salários auferidos, rapidamente se espalhou pelas cidades e sobretudo vilas e aldeias do país¹. Utilizados quotidianamente, perdura ainda na memória colectiva os movimentos pendulares de entrada e saída das fábricas, com as estradas das imediações inundadas por um corrente caudalosa de centenas de motorizadas que, na sua marcha aparentemente caótica, as transformavam num espectáculo de cor, ruído, fumo e luz, efémero mas revelador da modernização em curso no país.

A motomobilização:

entre transporte das classes populares e artefacto de estilização da vida da burguesia e das classes médias emergentes

A crise na indústria nacional é contemporânea da transformação do modo de uso do veículo motorizado de duas rodas. A sua origem remonta aos anos 80, quando a adesão à Comunidade Europeia abriu o mercado nacional à concorrência, incluindo a dos chamados países terceiros, com primeiríssimo destaque para o Japão e, em simultâneo, se alterou a política fiscal com a eliminação de todos os impostos sobre estes veículos, com a excepção dos que incidiam sobre o valor acrescentado e, nos casos previstos, de circulação. Este novo quadro trouxe à superfície as enormes dificuldades de uma indústria que, habituada à protecção face aos seus concorrentes, acabou incapaz de enfrentar a concorrência japonesa e, em menor importância, a italiana e a alemã. Se a importação de motociclos não teve grandes consequências pois a produção nacional era residual, já a de

ciclomotores produziu um golpe profundo, levando ao encerramento de numerosas empresas e ao quase completo desaparecimento das marcas nacionais no mercado, situação que ainda hoje se mantém.

Com a economia em forte expansão, a motorizada, meio de transporte durante décadas a fio de diversas gerações de operários e trabalhadores, é sentenciada ao desaparecimento e substituída pela scooter de «plástico», reinventada pelos italianos e japoneses, e pela moto. Enquanto esta se constitui num novo recurso para a estilização da vida de segmentos da burguesia e das chamadas classes médias relativamente privilegiadas, a primeira é objecto de desejo juvenil e de afirmação estatutária dos filhos destas. Ao invés do que acontece em outros países europeus, como em França, onde as classes populares estão sobre-representadas (Portet 1998), em Portugal tudo parece apontar para uma outra composição de classes, marcada pela presença dos indivíduos com maiores recursos (de propriedade, escolar e profissional). Para este quadro concorreu, por um lado, a passagem dos operários e de outros membros das classes populares para o transporte automóvel por abandono da motorizada, socialmente desqualificada, e, por outro, a degradada relação salarial que impede o acesso por parte destes às motos de elevada cilindrada, de preço elevado e manutenção dispendiosa. Como seria de esperar, no interior deste campo social luta-se também pela distinção entre os indivíduos e grupos que o compõem, lutas essas que têm muito a ver com os diferentes lugares de classe por eles ocupados em outros campos. Através da adesão a marcas e modelos que encontram a sua distinção no preço de aquisição e manutenção e em opções tecnológicas exclusivas, como acontece, por razões bem diversas, com a MV Agusta e alguns modelos da BMW e da Honda, os actores sociais tornam visível o seu lugar na estrutura de classes. Esta forma de distinção nos estilos de vida e de consumo é conseguida precisamente por via da mobilização de recursos financeiros, isto é, de capital económico, sem o qual não poderiam aceder a estes (e outros) bens. Mesmo que alguns destes consumidores não tenham consumido de modo conspícuo no sentido que lhe é dado por Veblen (1970), com a finalidade de tornar existente o seu status económico, sabemos com Bourdieu (1989) que todo o consumo é visível, conduzindo fatalmente à singularização de quem consome¹.

Possuindo para alguns motociclistas uma função utilitária, enquanto meio de transporte (e de produção), a moto está sobretudo ligada às actividades de lazer nas quais os indivíduos procuram formas de excitação agradável e de fuga temporária à rotina (Abreu 1995). No caso presente, este tipo de consumo está ligado ao hedonismo na qual a acumulação de prazer surgiria como o objectivo fundamental da vida (Rojek 1995). Sem esvaziar este argumento, convém considerar, em contraponto a algumas abordagens pós-modernas que têm em Maffesolli (1985, 2000) uma das suas figuras de proa, que os estilos de vida e as práticas de consumo estão também articuladas com os lugares ocupados pelos indivíduos na estrutura de classes. Num texto recente sobre este campo social, Silva & Monteiro (2000: 21) expõem as insuficiências e as lacunas das análises dos estilos de vida que ignoram «a posição objectiva que os indivíduos ocupam na sociedade e, em particular, o seu lugar na divisão social do trabalho». Na esteira de Bourdieu (1979), estes autores sustentam que «os estilos de vida, bem como as representações e os valores adoptados pelos indivíduos, famílias e grupos sociais na vida quotidiana são elementos que também

contribuem para configurar a posição social das classes a que estes indivíduos e grupos [...] pertencem» (Silva & Monteiro 2000: 22).

Das ist Leben1:

A invenção de uma nova cultura motard

Foi neste contexto de mudança económica e social que despontaria uma cultura das duas rodas na qual as referências em relação à história do motociclismo são bem diferentes das possuídas pelos companheiros de outros países europeus. Ao contrário destes, em Portugal a utilização de veículos de duas rodas circunscreveu-se, como vimos, às motorizadas utilizadas por indivíduos das classes populares, sem recursos ou interesses nos aspectos mais lúdicos do motociclismo, como o desporto e a viagem². País da periferia europeia, com uma industrialização incipiente e a maioria da população usufruindo de pequenos rendimentos, foram poucos os proprietários e utilizadores de motos de grande cilindrada até meados da década de 80.

Na Europa a cultura motard cresceu ligada às competições e às inovações tecnológicas testadas nas difíceis e perigosas pistas desenhadas em estradas de uso quotidiano que contribuíram para transformar alguns homens e máquinas em emblemas da memória colectiva do grupo. Marcada desde o «berço» pelo enorme tributo de sangue reclamado pelos acidentes em competição e fora dela, o correr do tempo elevou à categoria de mitos provas desportivas como o Bol d'Or em França e a ilha de Man em Inglaterra, ainda hoje realizada nas mesmas estradas que acolheram as primeiras edições, marcas como as inglesas Norton e Triumph, as italianas MV Agusta e Ducati e a americana Harley-Davidson, e inventou heróis como Giacomo Agostini, Mike «The Bike» Hailwood e, mais remotamente, T.E. Lawrence «da Arábia», morto em 1935 num acidente de estrada aos comandos de uma Brough Superior SS-100, a mais sofisticada e performante moto da época.

Em Portugal tudo isto era praticamente desconhecido. Os pioneiros dos anos 80 eram, quase todos, novos no meio. Na tradição familiar da maioria deles, incluindo os que vinham das motorizadas, não existiam referências às motos. De certo modo, aos novos motards portugueses faltava-lhes uma memória colectiva, depositária do conjunto de atributos e símbolos do grupo (Pujadas 1994), a partir da qual pudessem produzir a sua identidade. Portanto, foi neste terreno quase virginal que a nova cultura motard portuguesa se inventou. Frequentando as lojas de venda de motos e de acessórios, reunindo-se nas noites de sexta e de sábado em cafés que rapidamente se especializaram em espaços de convívio e de discussão motards, participando em curtas saídas em grupo de domingo de manhã, fazendo a peregrinação anual a Jeréz de la Frontera para viver, *in loco*, a prova espanhola do mundial de velocidade, lendo o Motojornal e assistindo (e vibrando) com as corridas no Eurosport, a cultura motard portuguesa foi tomando corpo. A configuração do gosto foi fortemente influenciada por outras culturas motards, em especial a espanhola que pela sua proximidade geográfica facilitou os contactos entre motociclistas de ambos os lados da fronteira. Muito enraizadas na Europa, as competições desportivas ganharam novos

adeptos, com destaques para as corridas em pista, ao mesmo tempo que se redescobriam as concentrações e se organizavam os motoclubes.

Em termos de género e nível etário, os praticantes são maioritariamente do sexo masculino e com idades inferiores a 40 anos. Tendo semelhança com outras culturas motards da Europa, são raras as mulheres que conduzem a sua própria moto. Ocupando antes a posição de «pendura»¹, a sua entrada e permanência no motociclismo está ligada a uma relação de namoro ou conjugal, em que o parceiro é o entusiasta e o proprietário do veículo (Portet 1998). Esta hegemonia masculina na cultura motard exhibe, em certa medida, as separações baseadas no género existentes em outros lazeres. Como observou Bromberger (1998), a propósito dos desportos radicais e das práticas de lazer implicando a utilização de artefactos complexos, a conjugação do risco físico e da sofisticação técnica produz, por meio da sociabilização, uma barreira sexual que torna improvável a presença das mulheres. Expressão forte da dominação masculina, esta quase ausência feminina reflecte uma certa estabilidade das estruturas sexuais que remete as mulheres para actividades mais passivas a realizar em contexto doméstico. Ligada aos processos de aprendizagem vividos por ambos os géneros desde a infância, a construção social naturalizada dos géneros, no dizer de Bourdieu (1999), conduz a uma ordem masculina onde a divisão entre os sexos parece estar na «ordem das coisas». Apesar de a autonomia relativa da economia dos bens simbólicos lhe assegurar a reprodução para além das transformações dos modos de produção económica, o trabalho crítico do movimento feminista, as alterações na escola e a presença crescente das mulheres no espaço do trabalho remunerado têm contribuído para que a dominação masculina já não se imponha «com a evidência do óbvio.»

Cultura marcada pela pluralidade de gostos formatados pela enorme diversidade de oferta existente no mercado das motos, dos valores que a distinguem sobressaem a paixão pela velocidade e o gosto pelo risco. Num meio hegemonizado pela presença masculina, onde virilidade, audácia e coragem possuem sentidos fortes, o prestígio está ligado à habilidade de explorar as capacidades da moto em termos de potência, travagem, aceleração e rapidez em curva, aspectos que fazem concordância com a posse de uma moto de elevada cilindrada. Excluindo alguns subgrupos minoritários adeptos das motos custom, tipo Harley-Davidson, e das grandes turísticas, onde brilham alguns modelos da BMW e da Honda, todos os demais motorizados das duas rodas estão, em intensidade variável, toldados pela vertigem da potência e da velocidade. Em nenhum outro sector da motorização mecânica individual aspectos como a potência e a velocidade máxima assumem tão grande importância como nas motos. Sempre que estão juntos, sobretudo quando o tema são os novos modelos lançados pelas marcas, são intermináveis as discussões sobre a potência e as performances das motos. Mostrando, praticamente sem excepção, um conhecimento pormenorizado das especificações técnicas de cada modelo, a hierarquia das motos é construída com base no cruzamento de critérios como potência do motor, velocidade máxima e peso, secundarizando-se aspectos como a estética ou o conforto. Numa história de duas décadas, ainda por fechar, fazem parte da constelação das motos eleitas modelos como a GSX-R da Suzuki, a ZZR 1100 R da Kawazaki, a CBR 900 RR da Honda, a R1 da Yamaha ou a 916 da Ducati. Todas elas excedem largamente a centena de cavalos de potência¹,

chegando algumas bem próximo das duas centenas, suficientes para superarem os 250 km/h de velocidade máxima².

Das ist Leben — eis o slogan do Moto Clube de Beja que os motards não desdenhariam colar à sua cultura, elevando-o à condição de frase de ordem. Para muitos deles simboliza o sentido que encontram nas motos, talvez mesmo a própria vida.

Dando gás: entre a libertação da paixão e a gestão do risco

Como o cinema soube bem captar em filmes como *Easy Rider*, no motociclismo está presente uma certa ideia de liberdade ligada à transgressão das normas sociais, na qual a paixão pela velocidade e o gosto pelo risco são elementos fortes. Apesar de todos os riscos, ou talvez por isso mesmo, quando questionados sobre porquê as motos? O que vos leva a andar de moto?, a resposta dos motociclistas oscila sempre entre a liberdade e o risco. Recordemos as palavras de um dos maiores heróis da cultura motard:

Le murmure de mon échappement se dévidait derrière moi ainsi qu'un long cordon. Bientôt ma vitesse le rompit, et je n'entendis plus que le cri du vent que ma tête à coups de bélier fendait puis écartait de part et d'autre. Le cri s'éleva en même temps que la vitesse, jusqu'à devenir perçant, cependant que le froid de l'air en deux jets d'eau glacée coulait dans mes yeux pleins de larmes. (T.E. Lawrence cit. por Portet 1998: 454).

Emoções quase centenárias, elas desafiam o tempo. Partilhadas por todos os motociclistas, hoje como ontem eles conhecem bem a inebriante relação entre os ruídos do escape e do vento. Um mais próximo da potência, o outro da velocidade, enquanto que para o comum utilizador das estradas o ruído das motos não passa, quase sempre, de um incómodo, para os motociclistas é algo de muito especial. Elemento forte da diferenciação entre marcas e modelos de motos, ele é um estimulante da excitação e prova maior, pelo seu apagamento, da velocidade a que se circula. De todos é bem conhecida a transição entre ruídos, marcada pelo instante em que o ronronar deleitoso do escape e do próprio motor é abafado, mercê da velocidade, pelo ruído trepidante do vento cortado pelas carenagens da moto e pelo capacete que os protege do vento e evita o lacrimejar experimentado por T.E. Lawrence.

Se a velocidade é a grande referência, de certo modo a razão maior para se estar nas motos, ela é vivida de forma diferenciada pelos motards. Ressalvando os já referidos subgrupos ligados às custom e às grande turismo onde as ideias de evasão e de transgressão, também presentes, se prendem a outros aspectos da cultura motard, para os que gostam de dar gás a excitação está relacionada com a vertigem ora da velocidade de ponta máxima ora da máxima velocidade em curva. Os primeiros apreciam as longas rectas dos itinerários principais (IP) e das auto-estradas (AE), principalmente em horas de menor tráfego, onde podem explorar na plenitude as aptidões

das suas montadas. Os outros elegem, como preferidas, as estradas de montanha sinuosas e pouco frequentadas onde podem desafiar as leis da física, imitando os seus heróis desportivos e colocar sob exame a moto e eles próprios.

Nos diálogos entre motociclistas acerca do vivido nas motos, a velocidade surge com uma certa recorrência associada à excitação psicológica que leva, no limite, à alteração do estado de consciência. Saídas do vasto léxico motard, a velocidade e as sensações por ela proporcionadas são caracterizadas por expressões como alucinação e alucinante, dar calor e dar gás, picanço, dar um chito, sempre subordinadas à ideia de controlo¹. Este modo de procurar a excitação tem algumas semelhanças com o consumo de substâncias psicotrópicas onde está bem presente o desejo de superação do estado habitual de consciência por via do acesso a uma outra dimensão psico-sensorial. A velocidade em motos pode, deste modo, proporcionar uma genuína experiência de escape, incluindo a mindscaping, dimensão ligada à utilização de drogas e terapias que conduzem a viagens no interior do próprio self (Rojek 1995). Vivendo nós numa sociedade em que as possibilidades de excitação estão muito condicionadas por formas de controlo social e de autodomínio (Elias 1992: 101), a velocidade em moto constitui-se numa actividade de busca e satisfação da excitação, compensando a sua ausência no quotidiano dos dias comuns, a que não escapa, sublinhe-se, o próprio tempo da vida na esfera privada.

Esta busca da excitação, por via da velocidade, arrasta os motociclistas para o domínio da transgressão das normas reguladoras dos comportamentos em estrada. Em concreto, o excesso de velocidade é, com manifesta certeza, a regra de trânsito mais violada pelos motards. Montados em veículos capazes de acelerar dos 0 aos 100 km/hora em menos de 4 segundos, de percorrer o quilómetro de arranque em menos de 20 segundos e de, como já foi referido, superar facilmente os 250 km/hora, os limites de velocidade revelam-se demasiado comprimidos para as possibilidades dos seus cavalos de ferro e, antes de tudo, para os seus gostos.

O fascínio pela potência e pela velocidade é alimentado pela indústria que, importa desocultar, envolve sectores conexos tão diversos como pneus, electrónica, travões, aerodinâmica e vestuário. Indústria tradicionalmente caracterizada por uma transferência acelerada de inovação tecnológica para a produção corrente, a sua estratégia comercial assenta, em boa medida, na promoção da competição desportiva, na qual as corridas de velocidade em circuito fechado assumem um papel central, e num marketing centrado nos sucessos obtidos nesse domínio. A Aprilia, uma marca italiana emergente, é um caso paradigmático desta estratégia. Nascida nos anos 50, fabricou bicicletas até finais da década seguinte. A partir de 1970 reorientou a sua actividade para a produção de veículos de duas rodas com motor. Como reconhece a empresa, o crescimento baseou-se na exploração da sua presença na competição e numa promoção comercial muito agressiva, ancoradas em noções como paixão, determinação, dinamismo e performance. Como símbolo maior desta estratégia empresarial projectam-se os 17 campeonatos mundiais conquistados até ao presente pela marca (www.aprilia.com). Mais, é pela paixão que se estabelece a ponte entre os motociclistas e a indústria. Como sustenta Bromberger (1998), esta expressão, utilizada por aficionados das mais diversas actividades de lazer para caracterizar ora o estado psicológico sentido ora o artefacto implicado, não escapou aos industriais e publicitários que a transformaram em mais um conceito para incentivo ao consumo e à realização de mais-valias para o capital.

Face ao olhar dominante no senso comum, configurado por ideias ligadas à marginalidade e a comportamentos grosseiros e perigosos para os demais utentes das vias públicas, os motociclistas têm respondido nos últimos anos

com acções colectivas de promoção da segurança rodoviária, conferindo assim conteúdo concreto a uma gestão do risco orientada para a sua contenção e controlo. A mais conhecida é a da protecção dos prumos dos chamados rails de segurança que em caso de queda e choque, mesmo a velocidade reduzida, provocam lesões gravíssimas como a amputação traumática ou as fracturas múltiplas de membros¹. Perante os dramas ocorridos (e muitas vezes presencialmente vividos), os motociclistas souberam organizar-se e mobilizar as suas estruturas colectivas, como os motoclubes, para reivindicar ao Estado medidas legislativas efectivas que levassem à alteração da situação.

Uma das primeiras iniciativas deu-se em 1999 quando motociclistas membros do Moto Clube Virtual (MCV)¹ e do Moto Club de Setúbal tomaram, com a autorização da Junta Autónoma de Estradas, a iniciativa de proteger os primeiros prumos com pneus usados. Perante a adesão crescente de motociclistas a esta causa, o MCV decidiu avançar, no ano seguinte, para uma acção colectiva organizada criando para o efeito a Rails Task Force. Debaixo do slogan «rails me não partam», a campanha por rails seguros teve um amplo impacto político, com o governo a reconhecer a justeza das reivindicações em Setembro de 2000. No mês seguinte, o secretário de estado Adjunto e das Obras Públicas fez publicar o despacho n.º 22.428/ 2000 (Diário da República, 2.ª série), onde torna obrigatório a adequação dos sistemas de protecção lateral das estradas às características dos veículos de duas rodas. Até hoje foram protegidos centenas de quilómetros de rails. Mas, perante a lentidão do processo, a campanha continua em marcha, através de uma pressão intensa sobre os partidos políticos e as entidades envolvidas na segurança rodoviária, para tornar efectiva a protecção total dos prumos dos rails com sistemas certificados. Saliente-se que esta luta está globalizada a nível europeu, envolvendo as organizações nacionais e europeias de motociclistas que, em cada país e junto das instituições europeias, levam a cabo acções colectivas de defesa dos motards (www.moto-net.com e www.fim.ch).

Esta gestão controlada do risco tem nos track days uma outra vertente. Muito popular nos países europeus onde a cultura motociclística possui mais tradição, conheceu nos últimos anos um forte crescimento em Portugal. Consiste na utilização de um circuito por motards onde, mediante o pagamento do valor fixado pela organização do evento, podem circular na pista com as suas motos em condições próximas daquelas que são usufruídas pelos pilotos em situação de competição. Isto é, à semelhança do que acontece com as corridas a pista está sob permanente monitorização, incluindo médica, permitindo a todos os seus utilizadores gozar a velocidade em condições de elevada segurança. Organizadas pelos motoclubes ou pelas marcas, os track days permitem saciar a fome de velocidade ao mesmo tempo que exercem uma função pedagógica relevante. Esta tem expressão nas severas normas de segurança impostas a todos os utilizadores, incluindo a obrigatoriedade de uso de equipamento de protecção — capacetes, luvas, fatos e botas adequados —, no aperfeiçoamento das capacidades de condução e, não menos importante, na sensibilização para a condução prudente em estrada. Componente particularmente

visível aquando da organização de sessões de aprendizagem e de condução seguras, ainda raras em Portugal mas muito frequentes em diversos países europeus.

Integrando o risco: em direcção a uma outra abordagem do motociclismo

De uma motorização em duas rodas centrada na motorizada ao motociclo de grande cilindrada decorreram várias décadas de transformação económica ligada ao complexo processo de negociação da posição de Portugal no actual sistema mundial. Marcado por movimentos contraditórios em relação ao centro, ora de aproximação ora de afastamento, a célere consolidação da nossa cultura motard aproxima-nos, no que às motos respeita, do centro próximo, ou seja, dos países da União Europeia onde ela é mais forte. Integrado num sólido e amplo sector económico conectado com instituições com influência política e social que têm sabido explorar, a seu favor, as especificidades e constrangimentos da estrutura de transportes actualmente dominante, tudo aponta para a crescente influência do motociclismo no espaço europeu e, no que nos diz respeito, em Portugal.

Ocupando um lugar secundário (mas não marginal) na motorização da sociedade portuguesa, o motociclismo coloca problemas de risco e transgressão específicos. Longe de estarem fora de controlo, a gestão que deles fazem os motociclistas mostram que constituem uma preocupação bem viva e que, em grau variável, influenciam os seus comportamentos quotidianos. O desafio que a todos nós diz respeito, auto e motomobilizados, é o da integração do risco. Reconhecendo que este é, designadamente na importante expressão dos comportamentos a ele associados, um elemento forte nas sociedades contemporâneas, considero que a estratégia de segurança rodoviária deverá perseguir a sua gestão e menos a sua eliminação¹. Viabilizado, como vimos, pelo desenvolvimento tecnológico verificado ao longo da modernidade, este tipo de risco não faz parte, segundo a formulação de Beck (1992), dos perigos globais que podem levar à destruição colectiva da humanidade. Mas, pela sua massificação, ao qual praticamente ninguém escapa, coloca problemas — médicos, psicológicos e sociais — cuja discussão pode ser iluminada pelas suas propostas sobre a risk society, no quadro amplo da prevenção, minimização e distribuição dos riscos produzidos pela modernidade.

No caso concreto das motos, as suas especificidades mecânicas e de utilização, especialmente a ausência de uma estrutura rígida de protecção dos ocupantes e o convívio com veículos de maior dimensão e peso, torna inviável a redução extrema do risco no qual terá de assentar a política de zero mortes que alguns países europeus, como a Suécia, parecem interessados em perseguir. Para melhorar o difícil convívio entre veículos tão diferentes, tornando compatível a sua circulação pelos mesmos espaços rodoviários, é necessário começar por tornar existente o veículo de duas rodas na política geral de segurança rodoviária. Raramente presente nas reflexões e nas intervenções concretas no terreno, como bem o denunciam as infra-estruturas rodoviárias, a moto e os motards são normalmente avaliados (e estigmatizados) pelo lado mais exótico ligado à utilização de insígnias e a alguns rituais muito comuns nas suas concentrações. Assim, será desejável, neste quadro de integração do risco, chamar

ao diálogo sobre a motorização na sociedade portuguesa os cidadãos motomobilizados que são, quase sempre, automobilizados.

Aqui chegado, é tempo de desligar o computador, descer à garagem, introduzir a chave na ignição, pressionar o starter para dar vida ao motor da minha Ducati, engrenar a primeira velocidade e arrancar para mais alguns momentos, sempre efémeros, de liberdade.

referências bibliográficas e virtuais

Abreu, Paula, 1995, «Turismo internacional de jovens: O universo das formas, dos motivos e das representações juvenis sobre a viagem», *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 43: 69-91.

Beck, Ulrich, 1992, *Risk society: Towards a New Modernity*. Londres: Sage Publications.

Bourdieu, Pierre, 1979, *La distinction: Critique sociale du jugement*. Paris: Éditions du Minuit.

Bourdieu, Pierre, 1989, *O poder simbólico*. Lisboa: Difel;

1999, *A dominação masculina*. Oeiras: Celta Editora.

Bromberger, Christian, 1998, «Introduction» Christian Bromberg (org.), *Passions ordinaires: Du match de football au concours de dictée*, pp. 5-38. Paris: Bayard.

Cruz, Raul da, 1987, *Industrialização em meio rural: O caso de Águeda*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

Elias, Norbert, 1992, *A busca da excitação*. Lisboa: Difel.

Estanque, Elísio, 1995, «O lazer e a cultura popular, entre a regulação e a transgressão: um estudo de caso», *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 43: 123-145.

Maffesoli, Michel, 1985, *La connaissance ordinaire*. Paris: Librairie des Méridiens.

2000, *L'instant éternel: Le retour du tragique dans les sociétés postmodernes*. Paris: Éditions Denoël.

Martins, Moisés de Lemos, 1990, *A identidade regional e cultural: Do esquema teórico das oposições simbólicas aos esquemas práticos da acção social*. Covilhã: Universidade da Beira Interior.

Portet, François, 1998, «Moto et motocyclisme: L'amour de l'object et le goût du risque» Christian Bromberg (org.), *Passions ordinaires: Du match de football au concours de dictée*, pp.: 453-475. Paris: Bayard.

Reeves, Hubert, 1986, *A hora do deslumbramento: terá o universo um sentido?* Lisboa: Gradiva.

Reis, José, 1987, «Os espaços da industrialização: Notas sobre a regulação macro-económica e o nível local». *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 22: 13-31.

1992, Os Espaços da Indústria. Porto: Edições Afrontamento.

Ribeiro, Fernando Bessa, 1996, Memória industrial em Águeda: Fundamentação preliminar para um enquadramento museológico. Braga: Universidade do Minho *tese de mestrado*

Rojek, Chris, 1995, Descentring Leisure: Rethinking Leisure Theory. Londres: Sage.

Silva, Manuel Carlos e Monteiro, José Miguelote, 2000, «Estilos de vida numa concepção multidimensional de classe: O caso dos estudantes do politécnico de Viana do Castelo», Cadernos do Noroeste, 13, 2: 7-50.

Vant, André, 1987, «La dynamique de l'industrie stéphanoise du cycle vue à travers le jeu des identités» in Cultures du Travail — Identités et Savoirs Industriels dans la France Contemporaine, pp.: 123-153. Paris: Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme.

Veblen, Thorstein, 1970, Théorie de la classe de loisir. Paris: Gallimard.

www.aprilia.com (25 de Março de 2002).

www.dgv.pt/estatisticas/veic_veic_matric.asp (27 de Março de 2002).

www.fim.ch (25 de Março de 2002).

www.motoclubevirtual.pt (22 de Março de 2002).

www.moto-net.com (21 de Março de 2002).

DEFORMAÇÕES CORPORAIS

Jorge Freitas Branco*

Presentir a morte ou imaginar a deformação corporal fazem parte dos espectros instituídos na sociedade motorizada. A tais visões correspondem modos variáveis de com elas lidar. Enquanto em campanhas que regularmente ocupam os outdoors, se apela à contenção de impulsos, brandindo a morte ou as incapacitações como ameaças que pairam sobre o indivíduo, a publicidade da indústria automóvel enaltece a velocidade, consagra a motorização individual e insinua a satisfação erótica. A permeabilidade das pessoas a estes factores postos em livre concorrência traduz-se no comportamento na estrada, que se caracteriza pela conflitualidade derivada da colisão de lógicas: a esfera pública em confronto com a privada, sendo que o automóvel é a expressão desta última (Landrieu & Depardon 2000).

Não há um, mas vários perfis de vítima na sociedade automóvel. Numa perspectiva histórica do automobilismo, colocando-nos no início do século passado e nos países industrializados, a tensão social gerada opunha uma minoria de automobilistas a uma maioria de rurais, que viam nos primeiros uma ameaça à integridade dos animais, dos bens, das crianças e dos peões (Fridenson 1991). Neste caso, o enfrentamento fez-se entre grupos na sociedade. Pode-se equacionar o impacte social duma reflexão individual, nascida da experiência de acidente (Ramos 2000, Le Breton 2001). A vítima pode ser ainda encarada em termos estruturais, ou seja, olhando o automóvel como inductor de violências (Wunenburger 2001), quando se transforma em extensão da personalidade. Refiram-se o estilo de condução como atitude colectiva (Hook 1985) ou a construção dum modo de estar e de se exprimir na sociedade centrado no automóvel, que tanto pode assentar na vertigem da alta velocidade (Haubner 1998), como na busca da lentidão, como sucede com os lowriders (Bright 1998).

O que pretendo discutir relaciona-se em primeira instância com a produção de deformações corporais permanentes. E, desde logo, há que sublinhar uma diferença qualitativa. Quando se trata de intervenções para o embelezamento da pessoa, a alteração anatómica é desejada e o resultado previamente conhecido. O mesmo não acontece no caso do acidente rodoviário, porque o resultado é imprevisível. A questão pode ser colocada, como se de cirurgia plástica se tratasse. No primeiro caso, ela serve para a satisfação de requisitos estéticos. No segundo, pretende-se ocultar ou menorar a deformação não planeada ocorrida numa ou em várias partes do corpo.

Mostruário de culturas

Os últimos decénios do século XIX foram pródigos em compilações de informação sobre povos não ocidentais. Na divulgação da diversidade cultural mundial para o público dos países ocidentais, coube aos livros, aos álbuns e às exposições com reconstituições ao vivo desempenhar um papel determinante.

Editada em três volumes profusamente ilustrados, a *Völkerkunde* (1885--88) do geógrafo Friedrich Ratzel (1844-1904) constitui um desses exemplos. A obra teve difusão noutras línguas: uma versão em inglês *A History of Mankind* data de 1896-98 e outra em castelhano *Las Razas Humanas*, de 1888-89, da qual me socorro adiante. O cuidado no aspecto gráfico das edições revela a intenção de divulgar a um público não especialista um panorama de todos os povos, tendo por critério de apresentação uma visão geográfica da história, patente na interpretação

dos factos de cultura no âmbito de fenómenos de difusão. Autor prolífero, as suas principais obras têm mais de um tomo, destacando-se a *Anthropogeographie* (1882-1891) como a mais famosa. O estilo de redacção de F. Ratzel revela sensibilidade perante o leitor potencial. Referem-se as fontes, sem levar à exaustão o cuidado na citação. Neste ponto o autor tem em mente a experiência anterior no jornalismo. Destinada a um público burguês, a fluidez do texto dá corpo a uma obra, na qual não se pressupõe que o leitor a leia de seguida, mas que a folheie, detendo-se ao acaso numa passagem. A sucessão dos capítulos acaba por equivaler a uma volta ao mundo da diversidade cultural humana, dada ao ritmo a que se sucedem páginas e gravuras. As imagens servem de âncoras, que levam o leitor a deter-se aqui e ali, consoante o grau de curiosidade suscitado, servindo o texto para melhor saciar a imaginação espevitada pela imagem. A obra tem três modos de manuseio: leitura seguida entremeadas das gravuras, leitura pela distração de ir manuseando dois tomos à cata das gravuras, consulta intencional a uma população ou área cultural. A encadernação permite transformar o artefacto de leitura num objecto de adorno e de sociabilidade. Porque: se a leitura é um acto de solidão aprendida, a apropriação das ilustrações pode acontecer em diálogo.

Ao referir a relação entre texto e imagem pretendo sublinhar um modo de conceber e difundir etnografia. A visão do outro, nesta obra ratzeliana, não assenta em trabalho de campo. Ela representa o contexto prévio à época malinowskiana, um tempo sem a aura do terreno estacionário. Por isso, ao descrever uma cultura, o autor não se refere a si próprio, mesmo tendo viajado. Serviram como fontes os relatos de exploradores, de missionários, de comer--ciantes, de marítimos ou simplesmente embarcações, as fotografias tiradas e as peças recolhidas. O peso dado às imagens fotográficas e aos objectos equipara-se ao do texto. As fotos dão origem à profusão de desenhos a que venho aludindo. Uma percentagem considerável reporta-se a peças existentes em museus etnográficos. Faz-se uma leitura dos artefactos subordinada ao investimento estético neles patente e não à sua funcionalidade. Por isso, as armas e seus similares ocupam muitas páginas da obra. No entanto, são os aspectos relacionados com a apresentação do corpo humano que acabam por prevalecer. Revelam-se caras, sucedem-se indumentárias e mostram-se posturas. A intenção do autor não é relativizar as culturas. Defende a proeminência inevitável da cultura ocidental em termos históricos. Define a etnografia como o ramo do conhecimento que se ocupa em esclarecer as causas (naturais, históricas) das diferenças entre os povos. No que respeita a deformações corporais, publica desenhos (obtidos a partir de fotografias) de mulheres do Alto Nilo usando labretes (1888: 304-305), caras tatuadas de maoris (1888: 441), mulheres das ilhas Anacoretas (arquipélago de Bismarck) envergando adornos auriculares introduzidos no lóbulo das orelhas e de cabeça rapada (1888: 501) ou uma índia botocuda com um botoque introduzido no lábio inferior (1889: 25).

F. Ratzel documenta-se em museus, acervos de missões religiosas e colecções particulares. Estas últimas merecem algumas palavras. Fazem-se referências ao espólio mandado reunir pela sede da casa comercial Godeffroy, com sede em Hamburgo e que operava em todo o Pacífico. De igual forma, se menciona a firma Carl Hagenbeck. Foi um bem sucedido negociante de animais, também estabelecido na mesma cidade alemã, que se tornou famoso como empresário de circo, fundador de um jardim zoológico e, desde princípios de Novecentos, promotor de exposições etnográficas animadas por nativos contratados para o efeito (Völkerschau). Estas iniciativas comerciais alcançaram grande popularidade e foram copiadas em outros países. Vindas dos vários continentes, as pessoas contratadas improvisavam cenas do seu modo de vida, a horas certas, tanto no âmbito de sessões integradas em tournées, como em parques, onde se reconstituíam aldeias africanas, acampamentos

ameríndios, habitações dos Mares do Sul, tendas de siberianos, tudo isto alternando com os recintos para os animais selvagens (Thode-Arora 1989). No livro de Ratzel, os três desenhos de ar-mas, de apetrechos de caça e de trançados das populações fueguinas (1889: 96, 97, 100) foram feitos a partir de objectos pertencentes à colecção Hagenbeck.

Há vários aspectos a reter no que acabo de expor. Em primeiro lugar, o papel da obra ratzeliana, conforme já foi aludido. Foi uma súpula etnográfica de fin-de-siècle, em que as forças da ocidentalização caminhavam a passos largos para uma posição hegemónica. Destinava-se a instruir as camadas burguesas. Por essa altura, um empresário de circo recorria à mesma matéria, encenada em termos sensacionalistas, para assim atrair um público de visitantes recrutado nas classes populares. Para uns, a ideia de selvagem é formulada como tema de ciência, sendo inquestionável a superioridade da civilização ocidental. Às classes subalternas, essa mesma ideia de supremacia é transmitida pela apresentação em paralelo de quadros etnográficos ao vivo e a observação de animais selvagens. Jardins zoológicos enriquecidos por parques etnográficos, eis a inovação posta em prática no empreendimento Hagenbeck.

As deformações corporais foram chamarizes de público, quer se tratassem de alterações no corpo humano para o seu embelezamento ou da exposição de anormalidades físicas registadas em indivíduos. Regras sociais apareciam equiparadas a anomalias biológicas.

Perspectiva (quase) inversa

The Savage Hits Back é o título de um livro de Julius Lips (1895-1950), publicado em 1937. Era director do museu etnográfico de Colónia quando, em 1933, abandona a Alemanha, seguindo posteriormente para os Estados Unidos. J. Lips trata de averiguar a imagem que os primitivos tinham dos europeus. Em finais da década de 20 reúne material apoiando-se nos acervos museológicos existentes em diversos países. A inversão de perspectiva permite olhar as colecções etnográficas de outra forma. Constata como os primitivos não se limitavam a reproduzir os parâmetros artísticos herdados da geração anterior; das diversas partes do mundo chegavam obras que traduziam aspectos da relação estabelecida com os brancos. Na sua maioria, os testemunhos eram dados por peças resultantes da criatividade artística nativa, produzidas a partir do fin-de-siècle — altura em que a presença do europeu se torna efectiva e opressiva.

O livro de Lips é uma proposta alternativa à leitura da diversidade cultural, numa época caracterizada não já pela penetração, mas pela instauração da situação colonial. São postos em evidência outros artefactos de manufacturas nativas. As esculturas e os desenhos vindos dos quatro cantos do mundo, representam o branco observado nas mais variadas situações, que o autor ordena por temáticas. A sua chegada e instalação é simbolizada

pelas miniaturas de navios, uns com mastros e velame, outros com chaminés. A ocupação é outro assunto recorrente, patente nas imagens de militares desenhadas ou esculpidas, onde se reconhecem pela farda posto e nacionalidade. Outras figuras ocupam--se do colonizador na vivência quotidiana: indumentária, sociabilidade, desempenhos profissionais. Um capítulo é dedicado à profusão de motivos observados no branco e que se reflectem na decoração de objectos destinados também ao branco: imitações de espingardas e de clarins, feitas em madeira, cachimbos, colheres e bengalas. A religião trazida e imposta pelos brancos proporcionou matéria para interpretações de sacerdotes, de missionários, de sacristãos, de freiras, de seminaristas, de santos, de cristos e de virgens.

Há uma profusão de representações de dignatários das potências europeias, provavelmente feitas a partir de fotografias vistas em livros e revistas.

Do livro tiram-se dados relevantes no contexto em discussão. A originalidade da abordagem desenvolvida pelo autor assenta no modo diferente de interrogar os acervos acumulados nos museus etnográficos. Perde relevância a representação do selvagem, ganhando destaque a leitura dos objectos nascidos da situação colonial. Na sua maioria, estas peças etnográficas produzidas pelo colonialismo já não representam o selvagem, mas a relação mantida com o mundo dos brancos. Neste sentido, falar-se-á dum processo desarticulado de observação mútua.

As imagens do colonizador concebidas pelo colonizado integram aspectos múltiplos. Passo a sublinhar os que se relacionam com a deformação. Há reproduções de defeitos físicos vistos, imaginados ou desejados, em brancos — sigo a interpretação feita por J. Lips. São de referir a escultura de um entrevado, vinda das ilhas Anacoretas, arquipélago de Bismarck (Lips 1983: 136, foto 38, Linden-Museum, Estugarda) ou a de um cego esculpido em osso, por um Hova, Madagascar (Lips 1983: 179, foto 66, Museu de Etnografia, Lübeck). Outro exemplo é dado por duas esculturas de madeira, novamente das ilhas Anacoretas (Lips 1983: 221, fotos 92, 93, Linden-Museum, Estugarda), representando comerciantes europeus como se desejava vê-los, ou seja, afligidos com a elefantíase. Existem figuras de brancos despidos, sempre de capacete, vistos e esculpidos em madeira por Atakpame, ex-Togo (Lips 1983: 173, fotos 49, 51, Linden-Museum, Estugarda), insinuando talvez o monarca alemão, dada a altura em que são feitas. Nesta mesma ordem de ideias, aparece um personagem nu, de capacete e mirando-se ao espelho (Lips 1983: 174, foto 52, Museu da Cidade, Essen), traduzindo possivelmente a observação feita pelo artista sem que o visado disso se apercebesse.

São também alvo de representação os veículos que o homem branco espalha pelo planeta. Já se mencionaram os navios; depois surgiram meios mecânicos que aceleraram a mobilidade terrestre. Reconhecem-se bicicletas em desenhos rupestres feitos por populações negritas de Perak, Malásia (Lips 1983: 160), ciclistas pedalando numa figura de barro, da África do Sul (Lips 1983: 161) e numa escultura de marfim, Nigéria (Lips 1983: 163). São de

novo populações de negritos, do Perak, os autores de mais desenhos rupestres, desta vez fixando automóveis e respectivos condutores (Lips 1983: 164-165).

A situação colonial implicou a observação cruzada entre colonizadores e colonizados. Por isso, os objectos etnográficos também se alteram. Deixaram de expressar unicamente tradições, passando a exprimir vivências no presente.

As deformações corporais representadas referem-se a brancos e têm a ver com patologias. Entram em cena os veículos levados pelo colonizador, talvez vistos como extensões do seu corpo.

Ter a lei no corpo

São múltiplos os usos que se podem ver atribuídos ao corpo (Almeida 1996, Le Breton 2002, etc.). Mais que o corpo visto para dentro, interessa-me abordar as manifestações destinadas a expô-lo ao exterior.

As deformações corporais permanentes têm várias incidências. A sistematização feita por B. Menzel (1957) abarca estas operações no contexto ameríndio sul americano, tendo por finalidade o embelezamento pessoal. Perfurações no nariz, nos lábios ou nas orelhas destinavam-se a acomodar adornos faciais. Conhecem-se outras deformações corporais permanentes destinadas a produzir efeito estético: limagem de dentes, tatuagem, deformação craniana.

Nem todas implicam a mutilação, se por tal se entender a supressão de partes do corpo. Estas situações acontecem, em regra, no âmbito de processos rituais, destinados a atribuir ao indivíduo novo estatuto.

No estudo a que me venho reportando, a autora refere a pouca importância dada na literatura de viagens às deformações corporais. Ao se verem confrontados com tais situações, os viajantes de imediato as rejeitam por motivos de ordem estética, classificando os grupos que assim se aperaltam, de selvagens e bárbaros. O estreitamento do contacto com os missionários e a crescente acção evangelizadora e as conversões explicam o abandono destas práticas, pela má impressão que causavam aos brancos. A renúncia ao embelezamento com deformação ocorre em três fases. Na primeira, os indivíduos substituem os artefactos de adorno mais evidentes por outros mais discretos. Libertam a frente facial. Segue-se o abandono geral dos adornos. Perduram as perfurações feitas; no entanto, os indivíduos da geração seguinte já não são todos sujeitos a alterações anatómicas. Finalmente, cessam por completo as intervenções deformadoras, caindo no esquecimento as anteriores práticas de embelezamento. O apagamento cultural das deformações faciais existentes processa-se numa sequência: em primeiro lugar deixam de se usar os adornos labiais e nasais, por estarem em maior evidência, enquanto os dispositivos auriculares se continuam a usar, talvez porque os brancos também o façam. O exemplo da sociedade ocidental parece explicar a manutenção dos adornos auriculares nas mulheres (Menzel 1957: 62-64).

A tortura é outra forma de inculcar razão social no corpo (Clastres 1974: 152-160). As cicatrizes devidas a feridas infligidas são uma inscrição indelével, como as perfurações destinadas a colocar adornos na face. A essência dos

ritos iniciáticos de transição à idade adulta, conforme o mostra o autor com exemplos da etnografia ameríndia, é a intervenção feita no corpo dos iniciandos. Estes são submetidos a acções prolongadas de tormento físico, sendo as provações suportadas em silêncio. Sofrimento e silêncio são os atributos da bravura do iniciando, que se exigem dos adultos. Segundo P. Clastres, as cicatrizes no corpo dos jovens são uma marca permanente que a sociedade imprime; resultando das feridas saradas, revelam a pertença social. Desta forma, reparte-----
-se igualdade por todos. A marcação do corpo é a lei primitiva; em sociedades sem escrita, a inscrição faz-se na carne e na pele. Isto explicaria por que nas sociedades primitivas a tortura e a provação físicas são o cerne das iniciações.

As diversas intervenções de carácter permanente que possamos localizar no corpo humano não fazem todas parte duma mesma partitura. Perfurações, cicatrizes, tatuagens, mutilações, pintura corporal são modos de inscrever mensagens, de leitura nem sempre convergente. Visto em conjunto, este leque de técnicas para agir sobre a superfície do corpo permite proceder a codificações que se reportam a níveis de leitura distintos; abrangem desde a vontade de projecção do indivíduo no grupo, à obrigação de submeter-se às regras duma pertença social.

Em situações de tensão social transitória, observa-se a conjugação de procedimentos deformadores, onde técnicas enumeradas no âmbito do embelezamento surgem como a aplicação de castigos. Durante os meses da libertação do território francês da ocupação alemã, muitas das mulheres acusadas de colaboracionismo viram as suas cabeças rapadas e, carecas, compelidas a exposição pública (Virgili 2000). Trata-se duma deformação temporária, que visava a estigmatização feminina.

Motorização: alguns tópicos

A mobilidade constitui apanágio das sociedades actuais. A esta ideia está associada a sensação de liberdade, dada pela possibilidade de circular. Criou-se uma cultura da vivência mecânica, pautada pelo factor motorização.

W. Schivelbusch (1986) analisou o processo de industrialização do tempo e do espaço, que a expansão do caminho-de-ferro desencadeia, ao longo do sécu-----lo XIX. Tratou-se de acelerar as deslocações, mecanizando-as. O ímpeto mecânico aliou-se à vertigem de velocidade. Até ao aparecimento do automóvel, possibilitando a motorização, o cerne da questão está na utilização da força do vapor.

A construção dos primeiros automóveis em finais de Oitocentos, torna contagiante o frenesim sentido em torno da velocidade, agora sentido e cultivado em veículos independentes de trilhos. À sensação anterior alia-se a da liberdade de definir um destino por escolha individual, sem as contingências do transporte massificado, cadenciado e de percurso fixo, que caracterizava a ferrovia. É a opção individual a contrapor-se a uma solução calculada numa base colectiva. O automobilismo torna-se uma prática das classes abastadas, organiza-se como representação de interesses na sociedade. Logo na primeira década do século XX, a proliferação de automóveis provoca fluxos de trânsito, obrigando a medidas de regulamentação da circulação (Haubner 1998, Fridenson 1991). Hoje em dia, e encarada numa perspectiva de mobilidade, a cultura mecânica assenta em hierarquizações

múltiplas: prevalecem os veículos de quatro em relação aos de duas rodas, os motorizados sobre os sem motor, estando no cimo desta ordenação o automóvel, o que significa simultaneamente o favorecimento do chamado transporte individual¹ em detrimento do colectivo.

M. Pervanchon (1999: 10) chama a atenção para um outro critério. Trata-se das opções colocadas no momento em que se pretenda acrescentar a uma deslocação planeada um desvio. Qual a relação entre as opções (técnicas) e a liberdade de escolha do meio de transporte a utilizar? A posição cimeira do automóvel advém da conjugação de vantagens, transformadas em opções políticas: o comboio está prisioneiro da linha, o avião depende de pistas, o autocarro segue as paragens, o metropolitano obriga a voltar ao ponto de partida. Nesta lista de condicionalismos, o transporte colectivo caracteriza-se por não permitir a singularização. Esta, por sua vez, é tida como expressão de liberdade², que se manifesta na permanente capacidade de decisão ao alcance do indivíduo, quando condutor e não quando passageiro. A automobilização da sociedade incrementa o usufruto dessa liberdade, pela autonomia disponibilizada. Como num sistema de vasos comunicantes, o exercício dessa liberdade de mobilidade individual implica a instauração de restrições à circulação das pessoas investidas no papel de peões ou de passageiros. O conflito de interesses gerado no sistema do trânsito assenta no enfrentamento entre peão e condutor. Ao estabelecerem uma relação de forças desigual, criam um modelo de comportamento na sociedade.

Nas últimas décadas, em muitos países, foram criadas condições infra-estruturais para a expansão do trânsito de veículos sem motorização. A sua posição estrutural no trânsito é intermédia, pois ocupam um espaço entre os automóveis e os peões. Se ao princípio se deveria colocar o ciclista mais próximo do peão e vítima potencial do automobilista, verifica-se nos últimos anos, nas grandes cidades, que as bicicletas invadiram o território pedonal, disputando-lhes a área, ou seja, impondo-lhes constrangimentos. Neste sentido reproduz-se o modelo da subalternização do peão aos automóveis¹. Resta questionar a razão desta relação.

O automobilista multiplica a sua capacidade de ameaçar a integridade física de (outras) pessoas, pelo domínio do acelerador; o ciclista não dispõe de uma força mecânica tão elevada, mas ao interpor entre si e o peão uma máquina, amplia a sua capacidade de imposição. Neste sistema de relações sociais mediadas por veículos, está em desvantagem aquele que se apresenta deles desprovido.

Artefactos nascidos da época industrial, os veículos motorizados são dispositivos técnicos massificados, tais como os relógios, os telefones fixos e móveis. Penetraram de tal forma no quotidiano das pessoas, de forma que se torna difícil imaginar a sociedade sem a sua presença. Articulam ímpeto mecânico (movimento repetitivo) com a capacidade de deslocação (mobilidade). Um dos aspectos mais relevantes do fenómeno é o do automobilismo, definido pelo frenesim da velocidade e, posteriormente o da automobilização, a organização da vida social em função deste veículo.

A importância adquirida pelo automóvel transformou este objecto circulante — recordem-se outros, como o material circulante ferroviário — numa razão de conflito entre a esfera privada e a pública. Enquanto outros meios de deslocação, como o caminho-de-ferro ou o avião compensam o uso dos espaços públicos com a

satisfação das necessidades de mobilidade de grupos (transporte colectivo), o automóvel coloca o interesse pessoal (do seu condutor) contra as necessidades públicas (de pessoas, naquele momento não condutoras).

Traduzido num enunciado os interesses têm a seguinte configuração. A sociedade é um espaço de circulação de pessoas e coisas. As várias formas de mobilidade estão em competição. O grau de apropriação da componente velocidade é um dos factores de hierarquização em todo o sistema. Velocidade é satisfação nos planos individual e colectivo pela vertigem sentida e simultaneamente o domínio dum recurso perigoso. Em termos estruturais o choque de interesses não se resume à oposição entre motorizados e aqueles que o não estão (os peões); há de igual forma atritos dos automobilistas entre si. O código da estrada é uma regulamentação imposta pela autoridade do Estado com vista a garantir a liberdade de circulação. Na sociedade motorizada, a posição estrutural do indivíduo é ambígua, pois ele pode assumir sucessivamente outro estatuto. Pode conduzir um automóvel, andar de bicicleta, ser peão. O seu comportamento será diferente, consoante o papel que desempenha no sistema do trânsito. E, chegados a este ponto, voltamos ao que já se afirmou. Tem mais peso no sistema, o indivíduo munido de meios mecânicos de mobilidade; dentro deles prevalece uma hierarquia assente na capacidade de poder decidir sozinho (liberdade) sobre o uso dum recurso de mobilidade. E, neste sentido, detém o automobilista uma posição de domínio no sistema do trânsito. Eis os parâmetros da automobilização.

Considerações finais

Tanto as deformações corporais referidas, como as ilustradas na obra de Friedrich Ratzel, poderiam ter sido recolhidas hoje nas ruas duma qualquer grande cidade. A tatuagem e perfuração (piercing) usados para o embelezamento do indivíduo florescem, abrangendo sobretudo a juventude. As intervenções não se limitam à área facial, apoderam-se de todo o corpo. Tanto os adornos colocados, como o grafismo elaborado, por si, não estabelecem diferenciação sexual. O que outrora foi atributo dum estado selvagem, passou agora a sinónimo de individualização.

Na sociedade motorizada, o acidente de trânsito é um quadro social para a produção industrial de deformação corporal.

É a inversão da situação descrita e analisada para as chamadas sociedades primitivas. Nestas, quer nas iniciações, como nas intervenções para embelezamento individual, a marcação do corpo era igual para todos. Em contrapartida, as deformações corporais provocadas pelo acidente não atingem todos os automobilistas, ninguém sabe quando poderá ser implicado, não existem grupos-alvo (sexo, idade, religião, etnia), o corpo é atingido nas

suas partes de forma aleatória, finalmente, o acto ocasionado sobre o corpo não se realiza por outra pessoa, especialista ou não, mas pela mediação do veículo motorizado. Não ocorre contacto físico entre os intervenientes.

O acidente é um circunstância social, em que os envolvidos se dividem entre violentadores e violentados. Tal dicotomização esbate-se, se os efeitos da deformação corporal atingirem as duas partes, tornando-as, por acumulação de papéis, em vítimas.

Vistas na perspectiva da produção de deformações corporais, as similitudes e as diferenças que se podem encontrar entre as sociedades automobilizadas e as que não o eram, por si, pouco significado adquirem. A diferença reside na escala de abrangência do fenómeno analisado. Num caso, toda a sociedade, no outro, não. Sob este ângulo, a situação das sociedades motorizadas estaria ferida de desigualdade. Como se viu, não abrange todos e não se sabe quem e quando será afectado. Aqui o ponto decisivo parece-me ser a incorporação na vida social duma cultura do imponderável, que sociólogos designaram sociedade de risco (Beck 1986, Giddens 1992).

A automobilização constitui um fenómeno que reflecte e produz relações de domínio expressas em ideias, pessoas e coisas. Falar de automóveis é falar da sociedade e mudar a sociedade é alterar os pressupostos em que assenta o sistema de trânsito. A medicina fornece as metáforas utilizadas para descrever o estado do trânsito, por seu turno, estado da sociedade: os respectivos diagnósticos convergem.

Ao enumerar as «subpolíticas» na sociedade actual para determinar o seu potencial de transformação, Ulrich Beck refere o enfarte provocado pela modernização, similar ao congestionamento de trânsito; reforça esta ideia de congestionamento, no sentido do avanço lento em fila (interminável), também para dizer tratar-se da forma modernizada da greve involuntária; e, mais uma vez, é o congestionamento na mente das pessoas que as pode mobilizar para o protesto cívico. Estar imobilizado na fila (do trânsito) é uma experiência que todos já fizemos, por isso, uma categoria cultural diferente da de classe. O engarrafamento coloca todos os implicados em pé de igualdade: as diferenças de cilindrada entre os automóveis tornam-se temporariamente desprovidas de sentido prático (Beck 1993: 168-170).

Ao pensar-se na automobilização da sociedade, raciocina-se em termos de condições de trânsito. Este alimenta uma esfera da sociedade, onde se transacciona mobilidade. A cotação deste bem oscila ao sabor dos fluxos gerados, absorvidos e resolvidos: automóvel e condutor fundem-se.

Um estudo de David Le Breton (2002) sobre a actualidade das deformações corporais praticadas com intuítos estéticos, caracteriza-as por traduzirem um contexto social e político, que ele designa individualismo democrático. É uma diferença fundamental em relação às sociedades primitivas, onde o embelezamento do indivíduo traduzia a aceitação de regras iguais para todos os seus membros. Há também a individualização da experiência da dor, que se suporta na aquisição da deformação (tatuagem, perfuração). A projecção social desta experiência não se faz em grupo, e deixou de ser a sociedade a organizar tais procedimentos colectivos. Há individualização dos ritos de passagem, ou seja, é o indivíduo que decide quando quer adoptar outra existência (Le Breton 2002: 98-102). A almejada mudança de identidade não depende da calendarização imposta pela sociedade (adulta), mas da vontade vivida pelo jovem. Ou seja: do nível de confrontações a que ele se sente submetido num dado momento.

Resta a deformação corporal devida ao acidente automóvel. Diferenciam--se pelo efeito esperado. Enquanto no contexto anterior, a modificação do corpo é decisão individual e tem intuítos de integração na sociedade, os

efeitos dum desastre surgem à margem de qualquer programação, não se controla a alteração anatómica e conduz a um processo de exclusão, que pode ser temporária (prisão, hospital, reabilitação) ou definitiva (incapacitações permanentes).

Referências bibliográficas

- Almeida, Miguel Vale de, org., 1996, *Corpo Presente. Treze Estudos sobre o Corpo*, Oeiras, Celta.
- Beck, Ulrich, 1986, *Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne*, Frankfurt/ M., Suhrkamp.
- 1993, *Die Erfindung des Politischen. Zu einer Theorie reflexiver Modernisierung*, Frankfurt/ M., Suhrkamp.
- Bright, Brenda, 1998, «Heart Like a Car: Hispano-Chicano Culture in Northern New Mexico» *American Ethnologist*, 25, 4: 583-609.
- Clastres, Pierre, 1974, *La Société contre l'État. Recherches d'anthropologie politique*, Paris, Minuit.
- Fridenson, Patrick, 1991, «La société française et les accidents de la route» *Ethnologie française*, 21, 3: 306-313.
- Giddens, Anthony, 1992, *As Consequências da Modernidade*, Oeiras, Celta.
- Haubner, Barbara, 1998, *Nervenkitzel und Freizeitvergnügen. Automobilismus in Deutschland, 1886-1914*, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht.
- Hook, Donald D., 1985, «American and German Driving Habits» *Journal of Popular Culture*, 19, 1: 91-98.
- Landieu, Josée & R. Depardon, 2000, *À tombeau ouvert*, Paris, Autrement.
- Le Breton, David, 2001, «Conduites à risque» *Cahiers de médiologie*, 12: 65-75.
- 2002, *Signes d'identité. Tatouages, piercings et autres marques corporelles*, Paris, Mátailié.
- Lips, Julius, 1937, *The Savage Hits Back* (1983, *Der Weisse im Spiegel der Farbigen*, Leipzig, VEB Seemann Verlag).
- Merkel, Brigitte, 1957, «Deformierender Gesichtsschmuck südamerikanischer Naturvölker» *Baessler-Archiv*, n. F., V: 1-121.
- Pervanchon, Maryse, 1999, *Du monde de la voiture au monde social. Conduire et se faire conduire*, Paris, L'Harmattan.
- Ramos, Manuel João, 2000, *Sinais de Trânsito*, Lisboa, Assírio & Alvim.
- Ratzel, Friedrich, 1888, *Las Razas Humanas*, Tomo 1, Barcelona, Montaner y Simon, Editores
- 1889, *Las Razas Humanas*, Tomo 2, Barcelona, Montaner y Simon, Editores
- Ribeiro, João Ubaldo, 1995, *Um Brasileiro em Berlim. Crônicas*, Rio de Janeiro, Editora Nova Fronteira.

Schivelbusch, Wolfgang, 1986, *The Railway Journey. The Industrialization of Space and Time in the 19th Century*, Nova Iorque, Berg.

Thode-Arora, Hilke, 1989, *Für fünfzig Pfennig um die Welt: Die Hagenbeckschen Völkerschauen*, Frankfurt/M., Campus.

Virgili, Fabrice, 2000, *La France virile. Des femmes tondues à la libération*. Paris: Payot.

Wunenburger, Jean Jacques, 2001, «L'auto-éthique, une utopie?» *Cahiers de médiologie*, 12: 87-93.

A LIBERDADE DE CIRCULAÇÃO

António Pedro Dorés*

Pinochet é um criminoso, sem desculpa nem defesa. Só que o problema não está em saber se ele deve, ou não deve, acabar na cadeia. O problema está em saber o que favorece, ou não favorece, a democracia no Chile.

(Vasco Pulido Valente, in A esquerda é louca na contracapa do DN, num dos fim-de-semana de Novembro de 1998)

A justiça portuguesa encarcerou, no fim do ano 2000, mais 5884 entrados, a maior parte presos preventivos (cf. estatísticas em <http://www.dgsp.mj.pt>, 2002-06-03), site da Direcção-Geral dos Serviços Prisionais. Tomando como referência os inculcados por crimes de homicídio, 1017 no universo dos 8917 presos condenados, saberemos que se pode esperar que 11% sejam homicidas. Segundo este cálculo, 647 dos entrados na prisão seriam homicidas.

Se assim fosse, na realidade, o país estaria certamente em pânico, a braços com uma onda de violência invulgar. É que muitos dos entrados acabam por não ser condenados à prisão, porque são inocentes ou porque não foi possível provar a sua culpabilidade ou porque a sua pena ficou suspensa, o que perfaz 33% daqueles que foram libertados da vida prisional em 2000, tomando em conta os motivos das saídas da prisão registadas nas estatísticas a que nos estamos a referir. Por outro lado, os condenados por homicídio, já que este tipo de crimes, em geral, é bastante penalizado, acumulam-se nas prisões por mais tempo que a média, à espera de cumprir as suas longas penas. Em Portugal, a média de tempo de prisão é de 26 meses, sendo que a pena mínima para homicidas é de oito anos. Mesmo admitindo que só metade da pena seja cumprida, o que não é vulgar, o condenado por homicídio estará sempre preso durante um tempo várias vezes superior ao tempo médio de pena.

De facto, no relatório policial do Ministério da Administração Interna¹ para 2000 lê-se: «De entre os vários tipos de crimes, destacam-se, pela sua natureza violenta, os seguintes itens:

Tipos de crimes Ocorrências

Homicídio voluntário consumado 247

Ofensa à integridade física voluntária grave 805

Rapto, sequestro e tomada de reféns 315

Violação 385

No mesmo relatório pode ler-se também: «1.2. Detidos. No conjunto do ano 2000, o número de detidos ascendeu a 43 148, o que representa uma estabilização relativamente ao ano transacto, já que o acréscimo registado é de apenas 0,3%. Alguns dos crimes que registam um maior número de detenções, são: crimes de tráfico e

consumo de estupefacientes 7242, crime de condução com taxa de álcool igual ou superior a 1,2 g/l 14 606, condução sem habilitação legal 9317, furto de e em veículos motorizados 1545.»

No site da Direcção-Geral dos Serviços Prisionais consta que dos 8917 presos condenados em 31 Dezembro 2000, 1689 estavam presos por crimes contra pessoas, 3829 por crimes de tráfico de estupefacientes e 3072 por crimes contra o património (<http://www.dgv.pt/dgv/index.asp> 2002-06-03).

No Relatório Estatístico de Sinistralidade de 2001, da Direcção-Geral de Viação, pode ler-se que no ano anterior foram registados 44 159 acidentes com vítimas, entre as quais 1629 mortos, 6918 feridos graves (228 falecidos nos 30 dias seguintes) e 53 006 feridos leves. Em 2001, seguindo uma tendência consolidada, os números desceram, embora notícias recentes informem que nos primeiros meses de 2002 voltassem a crescer, esperemos que apenas conjunturalmente (cf. Tânia Laranjo, «Mortos na estrada estão a aumentar» *Jornal de Notícias*, de 29 de Maio de 2002).

Em resumo: 250 assassínios para 1500 mortos nas estradas, 1500 crimes violentos para 7500 mortos e feridos graves nas estradas, apesar de grande parte do trabalho de prevenção social da polícia se dirigir ao tráfico rodoviário, conforme se pode ver pelo tipo de detenções realizadas. Nas prisões estão uns e não estão outros.

Há dificuldades políticas evidentes para se redefinir a legislação, como o prova o episódio da redução da taxa de alcoolemia admissível para quem conduza, ou para fazer cumprir a legislação em vigor, como é o caso dos limites de velocidade. Ao passo que a tendência para o agravamento legal das penas, que fez com que a pena máxima tivesse subido recentemente de 20 para 25 anos de prisão, é acompanhada por uma cultura socialmente selectiva dos condenados por parte da magistratura, que preferiu aderir com entusiasmo à «guerra contra a droga» em vez de procurar defender o espírito do legislador (Costa 2003), por um zelo extraordinário — por comparação aos outros países europeus — na execução de penas (em 17 de Outubro de 2001 o ministro da Justiça afirmou na Assembleia da República que

Portugal apresenta hoje a mais elevada taxa de população reclusa da Europa Ocidental (133 reclusos por 100 mil habitantes; média dos demais países da Europa Ocidental: 81 reclusos por 100 mil habitantes). A duração média da permanência na prisão em Portugal é actualmente de 26 meses, sendo que no resto da Europa Ocidental se situa nos 8 meses; um reforço das tendências securitárias na política de construção de mais cadeias e de mais regimes de segurança especiais, como resposta política à incapacidade demonstrada pelos serviços prisionais de garantirem a segurança física dos detidos (António Marinho, discurso de tomada de posse da Comissão de Direitos Humanos da Ordem dos Advogados, 2002).

Um mesmo fenómeno social, a sociedade vigilante e vigiada (Lyon 2001), trata de modo radicalmente diverso as infracções à lei. É um problema de con(ven)i(v)ência política que tem, para além das práticas institucionais, um suporte social, sem o qual tais desigualdades deveriam ser insuportáveis para o cidadão comum.

Os dados recolhidos apontam para a situação de a liberdade de circulação rodoviária ser bem mais policialmente vigiada que o crime. Porém, a justiça e a sociedade, a tomar pela evidência dos castigos

penitenciários aplicados, são mais vigilantes com o crime do que com a liberdade de circulação, embora os prejuízos humanos directos causados sejam inversamente proporcionais.

A questão que nos ocupa é a de saber se a aplicação do mesmo rigor judicial para os infractores da liberdade de circulação rodoviária é possível e se seria benéfica.

Neste trabalho iremos explorar a hipótese de estar organizada uma divisão de trabalho disciplinar no campo das funções de controlo social do Estado, divisão essa politicamente aceite e legitimada: a lógica do panopticon serve de orientação do Estado quando trata de controlar as classes sociais politicamente menos relevantes e a lógica da sedução, do consumismo, orienta o Estado quando se trata de garantir alianças com grupos sociais politicamente relevantes (Bauman 1989, Boyne 2000).

Produziremos alguma argumentação que sugere que a ineficiência da culpabilização legal dos culpados de acidentes mortais é um factor estrutural das sociedades modernas. Pelo que será inviável qualquer sucesso das reivindicações de aplicação da lei neste campo segundo os mesmos critérios com que ela é aplicada noutros domínios, a menos que, anteriormente, a sociedade se altere profundamente, seja ao nível do sentido que hoje é atribuído ao tráfico rodoviário na realização da liberdade pessoal, seja ao nível das relações de força entre classes sociais distintas.

Para o efeito, mobilizamos a teoria social de três classes que nos é proposta por Robert Reich (1991), a saber: a classe dos trabalhadores de rotina (de tipo industrial tradicional) a classe dos prestadores de serviços pessoais (próximos da tradicional pequena burguesia) e a classe dos analistas simbólicos (classe emergente no tempo da sociedade do conhecimento). Construiremos a hipótese de cada uma dessas classes ter desenvolvido formas diferentes para lidar com os riscos e, como corolário, de que tais formas de controlo de riscos estão estruturalmente ancoradas aos modos de viver, em sociedade, dos três grupos sociais em causa.

Os desafios de cada um dos grupos sociais em causa são tipicamente diversos. Para os analistas simbólicos é a competição que aparece como o novo valor a promover. A atractividade de tal valor é suportado por uma ideologia meritocrática e crítica, fundada nas práticas pedagógicas tornadas universais pelos processos de amplificação da influência dos sistemas educativos, e sustentada pela imagem de eficácia das tecnociências (Hottois, 1990) que caracteriza o mundo actual, em particular a sua capacidade de animar a realização virtual e virtuosa dos desejos desenvolvidos pela moral hedonista e consumista. A conquista definitiva do mundo material prometida pela empresa científica e pela colonização do globo, ao serviço da libertação humana de todos os constrangimentos parece ser um objectivo à vista, apenas ameaçado com a degradação ecológica, que ainda assim poderá ser resolvida pela organização de uma fuga para Marte ou através de um refúgio numa vida virtual, tal como aquela que já hoje se pode viver no circuito que vai do condomínio fechado, à universidade ou centro de

conhecimento e ao aeroporto, para levar os analistas simbólicos sempre que a videoconferência não é aconselhável.

Para os trabalhadores de rotina, trabalhadores industriais ou de escritório, privados ou do Estado, a garantia da permanência das fontes de rendimento, do salário, é tipicamente o valor mais apreciado, porque é isso que permite a especialização, a construção de uma carreira acumulativa, a progressão social ao longo da vida, o melhoramento paulatino das condições de trabalho e de vida. Essa segurança torna-se cada vez mais precária, à medida que a deslocalização e a reconversão empresariais são realizadas, o que tem avivado ainda mais a consciência desta classe no valor central da sua condição de existência.

Para os prestadores de serviços pessoais, trabalhadores por conta própria que procuram satisfazer as necessidades crescentes do modo de vida intenso dos analistas simbólicos, em particular de lhes fornecerem os cuidados de nível prático e emocional para que não estão dispostos a dispensar o seu precioso tempo, o valor típico é a privacidade. Essa é uma necessidade dos seus clientes, daqueles que, por definição, constroem a própria vida como um projecto público de privatização — de constituição de redes empresariais ou sociais (Boltansky & Chiapello 1999) — e que apreciam, mais que tudo, os prazeres da privacidade, da autenticidade que os reanima emocionalmente da sua vida profissional de modelo disciplinar, racional, monástico, e os defende de perguntas embaraçosas de tipo ideológico, em particular porque razão a desigualdade social cresce à medida que a sociedade por si idealizada, a sociedade da informação, se desenvolve. Tal como no caso dos antigos servidores medievos, a qualidade da fidelidade numa relação de subordinação liga prestadores de serviço pessoais aos seus clientes, traduzida no slogan de «serviços personalizados» e, por isso, mais valorizados no mercado. Algum revivalismo que possa emergir neste contexto de relações sociais é suportado, também, pela tradição pequeno-burguesa de valorizar a propriedade privada, em particular o respeito social pela posse legal e legítima das mercadorias, sem o qual a sua própria actividade profissional e social estaria condenada.

Na sua análise sobre insegurança Zygmunt Bauman (1999: 5, 17) refere--se ao triplo sentido que a palavra alemã *Unsicherheit* sugere (em inglês: *uncertainty*, *insecurity* e *unsafety*), e que nos serviu aqui para associar os três valores estratégicos referidos aos modos de vida típicos dos três grupos sociais referenciados por Reich. Esta análise serve-nos para mostrar, como é próprio da sociologia, como por um lado há uma diversidade de posições estruturais dos agentes perante os problemas sociais e, por outro lado, tais posições estruturadas privilegiam certo tipo de valores e sentimentos que condicionam as atitudes das pessoas, dos grupos e da própria sociedade no seu conjunto. É nesse entendimento que não nos devemos admirar ou escandalizar com a diferença de tratamento que os crimes rodoviários prescritos na lei merecem das autoridades judiciais, se nos quisermos propor compreender mais profundamente os mecanismos sociais que explicam os dados que enunciámos no princípio deste trabalho. Em vez de reduzir o problema às dificuldades de extensão dos procedimentos judiciais a novos tipos de criminalidade rodoviária ou à ineficiência dos juízes perante o trabalho das polícias.

Em termos de senso comum, julgamos que as condições sociais que levam à situação de corrupção generalizada, recentemente denunciada pública e judicialmente, nos processos de contravenção rodoviária, recorrentes para utilizadores empresariais das estradas em Portugal e no estrangeiro e extensíveis às viaturas ligeiras de pessoal

superior ligado a funções de segurança, não são um epifenómeno mas o reflexo de um modo de viver nas sociedades actuais, como confirma Saldanha Sanches (2002).

O facto de a classe de referência da sociedade actual ser a dos analistas simbólicos — o que não é o mesmo que dizer que seja a classe dominante, já que esta continua a ser a empresarial, embora do ponto de vista numérico cada vez menos numerosa, por via da acumulação capitalista, e por isso socialmente menos referenciável em termos de estilos de vida a imitar — leva a que se viva, mesmo nas classes sociais sem condições objectivas de aceder a esse modo de vida, práticas de simulação, como acontece através das práticas consumistas em geral e em particular nos sectores do turismo, ou da habitação, ou da escolarização, estimuladas expressamente pelas práticas de publicidade e marketing comercial e político. Isso é particularmente evidente pelo gosto recentemente descoberto do público telespectador, de todas as classes, pela observação dos reality show. Os concorrentes atrevem-se a imaginar poder viver com inteligência, de forma racional, avaliados directamente pelo público, de forma meritocrática, como se estivessem (e estão mesmo) institucionalizados, na esperança de merecerem entrar na vida artística, paga de acordo com critérios reservados aos analistas simbólicos mais bem sucedidos. Efectivamente, juntamente com a vida desportiva, o sector artístico é dos raros sectores de actividade em que as classes mais baixas podem depositar esperanças de promoção social.

A troca de valores entre classes sociais, a disputa que se verifica no trabalho de estabelecimento de hierarquias de valores em cada agente social e ao nível dos grupos sociais, é um trabalho constante e estruturado de cima para baixo na hierarquia social, dado que apenas as empresas e o Estado, através dos seus representantes, têm condições de estabelecer programas profissionais de condicionamento de atitudes sociais, devidamente avaliadas e sistematicamente melhoradas. Mas, como nos ensinou Durkheim, não há sociedades perfeitas e a anomia, os efeitos colaterais, as práticas indesejadas ocorrem mais ou menos, nos diversos campos de actividade. Porém, conforme a sua natureza social, conforme as suas causas sociais, assim as empresas e o Estado, em representação dos investidores e dos representantes dos cidadãos, actuam de forma distinta.

É suposto, no sentido positivo da mobilização da tecnociência para cuidar dos problemas sociais, como seja a mortandade nas estradas portuguesas, que haja dados estatísticos e estudos multidisciplinares para analisar o problema em suficiente profundidade por forma a orientar os investimentos necessários à inversão da situação crítica. É pelo menos isso que se faz para identificar os gostos dos consumidores de margarina e de sabonetes, ou as tendências de voto dos eleitores, para avaliar o estado de penetração das políticas educativas, de saúde, de habitação ou de combate à pobreza. É neste sentido que estamos a trabalhar enquanto escrevemos estas linhas, a propósito das estatísticas que recolhemos primeiro. Este modo de proceder é típico dos analistas simbólicos. Mas nem sempre é eficaz. Os pareceres técnico-científicos, ao contrário do que desejam os tecnocratas, não passam de isso mesmo: pareceres.

A tradição democrática ocidental de controlar a anomia é reconhecer a luta de classes e, nesse sentido, institucionalizou o movimento operário em contraponto com o associativismo patronal. Estabeleceu-se um estado social, de apoio à justiça social que, como escreve John Rawls (1993), deveria dar prioridade ao benefício dos menos favorecidos. O que até aos anos 80 do século passado terá sido efectivo, ao menos estatisticamente. Mas a partir dessa época os indicadores de igualdade social inverteram a sua marcha e começaram a indicar uma crescente desigualdade no mundo e também nos países mais desenvolvidos, ao mesmo tempo que emergia a

globalização, isto é a desterritorialização das actividades empresariais, a virtualização do sector financeiro, a diminuição do trabalho assalariado estável no sector privado, a perda de influência social e política dos trabalhadores de rotina, num contexto de crescimento económico persistentemente reduzido relativamente ao que acontecera no terceiro quartel do século XX (Amaral 2002).

Até que se chegou ao ponto de o racismo e a xenofobia, o espectro do passado intolerante e bélico da Europa, começar a ser temido já não pela extrema esquerda, saudosa dos períodos revolucionários dos anos setenta, mas pelos diversos governos europeus, incluindo os de direita. A Europa, demograficamente envelhecida, precisa de se rejuvenescer com imigrantes, mas receia-os, um pouco do mesmo modo que os cidadãos do século XIX recearam os indigentes que procuravam na cidade — e ainda hoje procuram — uma oportunidade de vida (Cabral 2002). Os imigrantes de mais longa data, os trabalhadores de rotina precarizados ou mesmo desempregados, os jovens sem esperança no futuro, segundo os estudos divulgados pelas televisões, parecem constituir-se, pelo menos em França, como a base social de apoio de ideologias de fechamento por exclusão, como diria Frank Parkin (1979).

As situações profissionais e socialmente precarizadas de trabalhadores de rotina, e também de prestadores de serviços personalizados, quando as respectivas qualificações são fáceis de adquirir e o seu trabalho fácil de substituir, não sustentam projectos virtuais, consumistas, de imitações de práticas sociais dos analistas simbólicos, a não ser através de expedientes, isto é «inventando» oportunidades em mundos paralelos, seja ele trabalho negro ou trabalho ilegal. Os imigrantes em processo de integração social constituem, evidentemente, concorrência para tal condição de vida, eles próprios dispostos a lutar, literalmente, pela vida. Não admira que a procura de um mundo virtual passe a funcionar num sentido moralmente negativo, no sentido do abuso de estupefacientes, das reacções violentas ou de éticas irracionais, de quem desespera perante degradação potencialmente iminente e arbitrária das condições de vida consideradas normais, em particular um futuro pelo menos equivalente às expectativas alimentadas pelos seus pais para si mesmos.

A ideia do *Panopticon*, de uma sociedade vigiada a partir de um centro de informação centralizado que reduz o espaço da liberdade possível dos internos — na prisão ou nas instituições, na empresa como em qualquer outra organização — não só através dos actos vigiados mas também dos actos auto-controlados, que evitam castigo, é uma metáfora dos limites da liberdade humana nas condições da modernidade. Mas como outras concepções modernas, é radical, não tanto no sentido de informar sobre o essencial mas antes por constituir apenas um ideal tipo, um exagero daquilo que nos é dado observar na realidade, cuja validade merecerá ser testada, avaliada, comprovada e melhorada, em função de observações posteriores. O que há de extraordinário tanto com a ideia de *Panopticon*, como com a pena de prisão, é que, embora cada vez mais desadequados um ao outro e incapazes de conter os fenómenos sociais que era suposto combaterem, apesar das diversas experiências práticas de realização de projectos e políticas fracassarem desde há duzentos anos, e ao mesmo tempo que a liberdade é assumida como um valor radical, a cumprir na prática e em especial no campo económico, na época do liberalismo clássico primeiro e na época do actual neo-liberalismo, agora, a mera discussão de formas de justiça que não incluam a prisão como tópico central não se verifica, não existe. É, pois, legítimo colocar a hipótese de tanto quanto uma metáfora, algum projecto deve sustentar a libertação diferencial dos agentes sociais. Isto é, a liberdade não surge ao mesmo tempo para todos os seres sociais, que são desiguais também a esse respeito, e as liberdades,

enquanto valor, são clarificadas, nas suas versões sociais menos satisfatórias, por oposição a constrangimentos e por comparação relativamente a recursos emancipatórios (Bauman 1989). Enquanto as expectativas sociais podem ser mantidas — ainda que só virtualmente — através das oportunidades de acesso a recursos materiais, a liberdade individual tem um projecto para desenvolver. Ao mesmo tempo, as leis e a moral social constituem-se em reguladores e valorizadores de tal projecto, mesmo quando ele parece mais longínquo ou é diferido para gerações posteriores. No limite, quando tudo o resto falha, há o recurso social à experiência da institucionalização forçada, que, ao contrário do que desejaram os seus defensores, tem resultados anti-sociais importantes, pela simples razão de que em tais condições de restrição física da liberdade, a condição humana se transforma noutra coisa, as pessoas experimentam outro tipo de sociedade, constituindo-se assim um mundo do crime, o campo de recrutamento de gente com qualificações anteriormente inexistentes, em consequência de um processo de contaminação institucional.

A lei penal, nestas circunstâncias, transforma-se do seu ideal teórico, referência moralizadora dos comportamentos desejáveis em sociedade, numa prática do direito tal e qual se faz: forma particular, histórica e nacionalmente contingente, de organização e legitimação da repressão e do controlo indirecto das práticas a excluir dos grupos sociais excluídos.

Esta proposição parecerá chocante se for entendida como uma frase doutrinária, de tipo jurídico. Efectivamente, a doutrina da igualdade perante a lei é parte da ideologia dominante e, logo, mais aceitável para as mentalidades modernas. Porém, a análise sociológica do conjunto das actividades das instituições judiciais admite tal proposição como uma hipótese interpretativa, se aplicadas as tradicionais análises de probabilidade ou as teorias de reprodução social. Tal hipótese não será infirmada pelo facto de as instituições judiciais também serem mobilizadas para outras finalidades, que não as modais. Ao invés, os casos mais raros, sendo parte integrante da realidade verificável, são, segundo o método sociológico, um dos obstáculos epistemológicos a ultrapassar para revelar, com clareza científica, a natureza dos fenómenos sociais.

De facto, ao contrário do que determina a doutrina jurídica, as oportunidades de acesso à justiça, como se costuma dizer eufemisticamente, são diferentes para as diferentes classes sociais, como se pode facilmente verificar pela apreciação da proporção de detidos de cada um dos grupos sociais em relação à sua presença efectiva na população nacional. E tal desigualdade não está condicionada apenas pela diferença de recursos materiais, como tendência que as ideologias economicistas tendem a reclamar. Tal como está largamente documentado para o caso da escola, também nos tribunais a cultura de classe é patente e evidente e produz, naturalmente, as suas eficácias próprias, independentemente do capital económico. Isto é, esta interpretação sociológica não deve ser confundida com uma teoria da conspiração, embora, o facto de as instituições securitárias, como as que cuidam de problemas da guerra ou do crime, serem especializadas nas práticas conspiratórias, poder levar à tendência para ler os discursos sociológicos sobre a justiça nesse registo interpretativo.

Aos sociólogos será admissível ouvir dizer — o que talvez fosse mais difícil ouvir de um jurista — que a justiça instituída, nas sociedades actuais, encontra a sua fonte de legitimação na possibilidade de negar a liberdade a indivíduos. O que tem um significado complementar: à justiça, ao contrário do que acontece com o poder executivo, não é admitido que possa ter fundamentos sociais — a doutrina da igualdade perante a lei impede-o — ou que possa ter consequências sociais — por exemplo de prevenção da criminalidade, a não ser de forma

metafísica, como a tese do efeito persuasor do aumento dos castigos previstos para certos crimes (cf. o exemplo do tráfico de drogas, em que é precisamente o inverso que se verifica em todo o mundo). Ora a negação da liberdade é, hoje em dia, a própria negação da versão da doutrina moderna politicamente vencedora da Guerra Fria. É uma inconveniência política radical para o caso das classes sociais que apoiam e suportam as políticas do discurso único, ou neo-liberais, ou economicistas. O que não significa que tal liberdade não possa, e até deva, ser afirmada simbolicamente pelo contraste entre aqueles indivíduos — considerados de má índole moral — que podem ser sujeitos a restrições de liberdade e os indivíduos acima de qualquer suspeita, herdeiros dos antigos homens-bons.

Inibir alguém do uso da carta de condução é, no campo rodoviário, uma restrição à liberdade, que pode prejudicar, de forma irremediável, a vida profissional do condenado. Mas prejudica, de forma mais geral, o sentido de liberdade materializado nos automóveis, que, de resto, cada vez têm menos alternativa em termos de infra-estruturas de transportes públicos, na prática sobretudo utilizados pelas classes sociais menos relevantes politicamente.

De sexta-feira a domingo, segundo os dados oficiais de 2000, registaram-se 45% dos acidentes, 50% dos mortos e 51% dos feridos graves. À sexta mais acidentes e ao domingo mais mortos e feridos graves.

Literalmente, a sociedade de risco, condicionada durante a semana pelo panopticon trabalhista, lança-se nas estradas para sentir a liberdade comparativa. Ter automóvel é, como se pode verificar pela simples observação de qualquer programa televisivo, a grande ambição do público e símbolo de integração social por excelência, como também o é deter qualificações escolares — cf. procura de bens escolares — e aprender a resolver racional ou até tecnologicamente os problemas de relacionamento emocional, em geral traduzidos directamente pelo relacionamento sexual. O público toma como seu ideal---tipo de integração social bem sucedida nas sociedades modernas actuais a figura do analista simbólico: alguém sempre disponível para assumir compromissos com qualquer cliente em qualquer parte do globo que precise dos seus serviços qualificados. Trabalha com a máxima flexibilidade e com a máxima concentração (é uma das qualidades mais citadas para os jogadores de futebol), está sempre em viagem e, por isso, tem uma vida social difícil, seja porque o stress lhe inibe os desejos sexuais, seja porque os parceiros disponíveis nestes termos ou são submissos, e de certa forma inertes, ou são seus iguais, e então ... mais inertes ainda. Se assim é, os períodos de férias são entendidos como oportunidades para realizar os sonhos exóticos, a nível cultural, sexual, ecológico, político ou outro, a que ganhamos direito com os recursos que capitalizamos durante os períodos de trabalho. O fim-de-semana alargado de dois dias, recentemente conquistado pelos trabalhadores, é um período de mini-férias, em que os excessos confirmarão o sucesso pessoal no processo de integração na sociedade liberal, mesmo que de forma ambígua e mais das vezes simbólica e mesmo frustrante. A inabilidade nas práticas de sociabilização, com alguma frequência transforma-se em violência. Por vezes explícita, outras vezes latente. Noutros casos, como acontece com alguns grupos de jovens, assume a forma organizada. Da mesma maneira, os veículos rodoviários são utilizados como símbolos de sucesso, de competitividade e de violência, sempre latentes, às vezes explícitos, outras vezes organizados. Neste último caso,

sem que a polícia tenha recursos materiais ou legais para prevenir competições de perícia e velocidade ou condução em contramão.

Em resumo: a rodovia e o automóvel não são apenas, nem principalmente, tecnologias utilitárias. São um investimento social público e privado, que sustenta indústrias de base da nossa civilização ocidental, que a tornam distinta histórica e culturalmente de outras anteriores e contemporâneas, assim como distingue os indivíduos integrados nessa civilização dominante dos outros, em particular dos excluídos de poderem aspirar à posse de um automóvel. Dada a anarquia da liberdade de circulação em rede implementada, poderemos verificar que a taxa de acidentes e de efeitos colaterais, sendo maior do que para o caso de outros meios de transporte, é socialmente suportável e efectivamente suportada, sem sentimentos de vingança, ao contrário do que acontece noutras circunstâncias, em que o choque emocional pela perda de vidas ou pela mutilação físico ou emocional só parece aplacado com práticas vingativas, que a justiça instituída sublima em tempo de prisão.

O caminho da luta pela integração social passa pela partilha, simbólica, de modos de vida idealizados. O estilo de vida americano, que acolheu primeiro o fordismo, hoje em dia evoluído em estilo de vida dos analistas-

simbólicos. À flexibilidade laboral apõe-se a mobilidade pessoal libertária. Sem a última a legitimidade da primeira será minada.

Como diria Garland: «we have to come to terms with the cultural meaning of punishment and the emotional involvement of individuals in the process» (Garland 1999: 12).

Referências bibliográficas

Amaral, João Ferreira do, 2002, «Os Desaires da Economia Mundial», Diário de Notícias de 2002-06-03.

Bauman, Zygmunt, 1989, A Liberdade. Lisboa: Editorial Estampa.

Bauman, Zygmunt, 1999, In Search of Politics. Stanford: California, Stanford University Press.

Boltansky, Luc & Ève Chiapello, 1999, Le Nouvel Esprit du Capitalisme. Paris: Gallimard.

Boyne, Roy, 2000, «Post-Panopticism» Economy and Society, 29, 2.

Cabral, Francisco Sarsfield (2002) «Imigrantes» in Diário de Notícias 2002-06-04.

Costa, Eduardo Maia e, 2003, «Prison: Written Law and Legal Practice in Portugal» António Pedro Dores, org., (org.), Prisões na Europa. Um debate que apenas começa. European Prisons: Starting a Debate. Oeiras: Celta.

Garland, David, 1999, «Frameworks of Inquiry in the Sociology of Punishment», The British Journal of Sociology, 41, 1.

Hottois, Gilbert, 1990, O Paradigma Bioético. Lisboa: Salamandra.

Lyon, David, 2001, Surveillance Society. Brighton: Open University Press.

Parkin, Frank, 1979, «Social closure as exclusion», «Social closure as usurpation» e «Dual closure», in Marxism and Class Theory: a Bourgeois Critique, pp.: 44-116. Londres: Tavistock.

Reich, Robert, 1991, O Trabalho das Nações. Lisboa: Quetzal.

Ralws, John, 1993, Uma Teoria da Justiça. Lisboa: Presença.

Sanches, Saldanha, 2002, «Sinais Exteriores» in Expresso 2002-04-20.

CIVISMO E INTIMIDAÇÃO NA REPRESSÃO DAS INFRACÇÕES AO CÓDIGO DA ESTRADA¹

Susana Pinto Viana e Jorge da Glória*

Controle Formal e Informal das Interações Sociais no Tráfego

O comportamento dos agentes nas situações de tráfego encontra-se sob o controle do conjunto de normas formais que constituem o Código da Estrada, as quais, sendo em geral insuficientes e por vezes contraditórias (Montgomery & Carstens 1987), são complementadas e especificadas por normas informais, desenvolvidas e transmitidas através das interações entre os agentes (Deehy 1968, Lurie 1968), constituindo uma cultura rodoviária (Da Glória & Jesuíno 1995) que inclui um conjunto de práticas de condução habituais (Souza 1993).

A quase total independência da identidade pessoal dos agentes em relação aos seus papéis formais nas interações sociais que se desenrolam no quadro do tráfego, o anonimato e a impessoalidade daqueles, as interações sociais distais, mediatas, fugazes e não recorrentes que se desenrolam entre eles, tendem a restringir a eficácia dos mecanismos informais de controle baseados em processos de construção de identidade social e na gestão dos afectos interpessoais.

Ao contrário do que sucede com a maior parte das normas de convivência social, cuja racionalidade relativamente à cultura dos agentes é imediata, o carácter obrigatório de muitas regras de trânsito parece depender de um julgamento da sua racionalidade relativamente a circunstâncias locais e transitórias. No melhor dos casos, essa racionalidade é inferida após reflexão, constituindo as infracções aquelas regras, meras *mala quia prohibita*. Aos olhos dos agentes, o enquadramento normativo formal do tráfego apresenta assim um carácter acentuadamente convencional, o qual limita a eficácia daquele ao efeito de intimidação das penas aplicáveis aos autores de transgressões. Compreende-se, deste modo, que um dos factores determinantes da obediência às regras de trânsito até agora positivamente identificado seja o respeito pela autoridade (Voas 1986).

A oposição entre as condutas que resultam da aplicação de regras cuja racionalidade é fundada na cultura dos agentes e as que resultam da racionalidade abstracta que funda as regras formais do tráfego gera, em muitos casos, um conflito aberto entre aquela e as obrigações formais dos agentes. Muitos condutores, e, em numerosos casos, as próprias autoridades policiais, consideram que, sem pôr em causa a legitimidade do princípio de restrições ao estacionamento de veículos, as restrições neste ou naquele local não são racionalmente justificadas relativamente

ao transtorno causado aos utentes, ou à sobrecarga de trabalho para as autoridades, que implica a sua aplicação. É assim criado um consenso sobre a legitimidade da situação de facto, que contraria a obrigação legal. Quando da generalização do automóvel à população negra, no Sul dos Estados Unidos, durante o período que precede a Segunda Guerra Mundial, os estatutos sociais de base racial, fundados na cultura dos agentes, conferiam aos brancos a prioridade nos cruzamentos, criando dificuldades de aplicação do Código da Estrada, que a definia em termos convencionais (Dollard 1937).

Normas que parecem convencionais para os agentes, cujo conteúdo não encontra correspondência ou é contraditório com a sua própria cultura, sendo por natureza incapazes de suscitar a adesão intelectual e afectiva daqueles, apenas se tornam obrigações na medida em que provêm de uma autoridade reconhecida e aceite capaz de impor a sua aplicação. O tráfego constitui-se assim como um território social essencialmente anómico, no qual os objectivos próprios e a inferência por parte de cada agente dos objectivos próprios dos outros se substituem a normas sociais fundadas sobre valores culturalmente partilhados, os quais regulam a maior parte das interacções sociais fora do domínio do tráfego.

Os determinantes do comportamento no tráfego

A teoria da acção reflectida (Fishbein & Ajzen 1975) e o seu prolongamento na teoria do comportamento planeado (Ajzen 1991), constituem um modelo funcional da relação entre crenças, atitudes, intenções e comportamentos, aplicável ao comportamento rodoviário (Parker, Manstead, Stradling & Reason 1992, Parker, Manstead, Stradling, Reason & Baxter 1992). De acordo com Ajzen (1991), a intenção de cometer um determinado acto é, na maioria dos casos, o melhor predictor do comportamento. A intenção resulta dos efeitos de três factores: o grau de controle que indivíduo pensa deter sobre a execução do acto em consideração, a sua atitude relativa às consequências, positivas ou negativas, da execução desse acto, as normas subjectivas, relativas às atitudes respeitantes a esse acto que o agente atribui aos outros.

Reason, Manstead, Stradling, Baxter & Campbell (1990) distinguem dois tipos de determinantes das infracções às normas do Código da Estrada: transgressões e erros. As transgressões implicam sobretudo processos de ordem motivacional e atitudinal; os erros traduzem processos perceptivos, cognitivos e de atenção. Parker, Lajunen & Stradling (1998) fazem notar que qualquer infracção é intencional, pelo menos por omissão, ainda que os condutores cometam algumas transgressões com tal frequência que estas se tornam hábitos, deixando de exigir uma decisão consciente. Ao introduzir a noção de controle subjectivo no quadro teórico originalmente proposto por Fishbein & Ajzen (1975), Ajzen (1991) torna possível a extensão daquele quadro à análise das infracções no tráfego, intencionais ou por omissão, fornecendo uma ferramenta conceptual que autoriza a investigação dos efeitos dissuasivo e de moralização das sanções, implicados no controle daquelas. Com efeito, um dos mecanismos implicados no modelo da acção reflectida é a composição multiplicativa do valor das consequências de um acto e

da probabilidade dessas consequências (Smetana & Adler 1979) mecanismo que constitui precisamente o cerne da doutrina clássica da intimidação.

A doutrina da intimidação

Tradicionalmente, a aplicação legal da intimidação visa dois objectivos distintos, consoante é encarado o efeito da pena sobre o condenado ou sobre os restantes membros da sociedade. O primeiro objectivo, geralmente designado por prevenção especial, invoca um conjunto de processos psicológicos que, por via da certeza, rapidez e severidade da pena aplicada ao autor de determinado acto, levam à prevenção da reincidência nesse acto por parte do condenado; o segundo, geralmente designado por prevenção geral, invoca processos psicológicos e sociais através dos quais a comunicação de informações relativas à pena aplicada ao autor de um determinado acto a infractores potenciais tem por efeito diminuir a propensão daqueles para cometer esse acto. A crença partilhada na eficácia deste conjunto de processos psicológicos constitui a justificação para a aplicação de castigos por parte do estado, guardião do contrato social.

A justificação lógica destas crenças baseia-se na concepção benthamista do homem como ser livre, sensível, racional e transparente para si próprio. Supõe esta doutrina que todo o comportamento é precedido de uma escolha; que, numa dada situação de escolha, os agentes têm conhecimento das várias opções disponíveis, conhecem as consequências para eles de cada uma daquelas, são capazes de identificar entre as várias opções a melhor para eles e são livres de actualizar essa opção. Para além dos postulados de informação completa, de racionalidade e de liberdade, implicados na prevenção específica, a prevenção geral exige ainda que as condições de publicidade das penas sejam tais que, confrontado com a aplicação de uma dada pena ao autor de um determinado acto, o infractor potencial se identifique com o autor do acto punido, no plano afectivo ou, pelo menos, no plano do conhecimento puro.

Alguns postulados psicológicos implicados na doutrina Benthamista, incorporados nas teorias da Utilidade Subjectiva Esperada (SEU, Subjective Expected Utility), tem sido objecto de intenso debate teórico e investigação empírica no campo da Psicologia. Essa investigação mostra que as crenças extremamente genéricas formalizadas na concepção do agente racional implicado na doutrina clássica da intimidação constituem um modelo normativo, cuja aplicação se limita a situações concretas muito específicas. No entanto, vários trabalhos puseram em evidência a diminuição do efeito das consequências de um acto com o aumento do tempo decorrente entre a sua execução e a realização dessas consequências e o maior peso das consequências negativas relativamente às positivas, na estimativa das respectivas utilidades. Mostrou-se também que o nível de riqueza presente do indivíduo exerce um efeito sobre as suas estimativas das utilidades, efeito esse de há muito incorporado na penalogia, através da doutrina de Salleilles (1927) relativa à individualização das penas. Os limites do modelo normativo clássico da intimidação levaram a uma reformulação que tenta combinar, na teoria da escolha racional, os processos de

decisão e de comunicação incluídos nesse modelo, com a percepção pelos agentes das condições concretas que intervêm nas suas decisões de executar ou não um determinado acto.

A investigação empírica da intimidação

Uma grande parte da investigação relativa à eficácia das penas situa-se numa perspectiva epidemiológica, consistindo em comparações da frequência com a qual se registam diferentes infracções, em condições que diferem no espaço ou no tempo no que respeita à pena aplicável. Genericamente, essas investigações parecem indicar que as estratégias de intimidação, em especial as que aumentam o grau de dificuldade de execução dos actos delinquentes ou a probabilidade de aplicação das penas correspondentes, tendem a reduzir a prática de actos que têm como fim a apropriação de ilegítima de recursos, mas exercem pouco ou nenhum efeito sobre a prática de actos delinquentes impulsivos ou conformes a normas do grupo de referência dos agentes (Siegel 1992).

Uma grande parte das investigações da eficácia das penas no domínio do tráfego (McLean 1994), diz respeito à condução sob o efeito do álcool. Esses estudos sugerem que o aumento da vigilância exerce algum efeito dissuasivo sobre os delinquentes ocasionais, mas que penas mais severas, por exemplo penas de prisão efectiva (Voas 1986), não exercem um efeito de prevenção determinante sobre os delinquentes habituais.

Numa revisão dos estudos da eficácia de várias sanções, incluindo a prisão efectiva na redução da condução sob o efeito de álcool, Nichols & Ross (1989) encontraram cinco estudos que não mostram qualquer redução na reincidência após a condenação a uma pena de prisão efectiva, um estudo que mostra que as sentenças de prisão efectiva produzem alguma redução na reincidência e um outro que revela um decréscimo de 11% na reincidência, num período de três anos, em infractores primários sujeitos a uma sentença de prisão de dois dias.

Num dos poucos estudos experimentais neste campo (Holden 1983) um conjunto de infractores primários na condução sob o efeito do álcool foi dividido ao acaso em quatro grupos, a cada um dos quais foi aplicada uma das penas seguintes: (i) nenhuma sanção (grupo de controle); (ii) educação e terapia; (iii) liberdade condicional; e (iv) liberdade condicional, com obrigação de educação e terapia. Após dois anos de acompanhamento, não se descobriram diferenças significativas dos índices de reincidência dos infractores dos quatro grupos, o que sugere que nem os programas de tratamento nem a liberdade condicional foram eficazes.

Ao lado da perspectiva epidemiológica, a psicologia abordou o estudo da intimidação recolhendo informações relativas à frequência confessada das infracções e à severidade, probabilidade e celeridade da aplicação das respectivas sanções, tais como aparecem aos agentes, medindo em seguida o grau de dependência dos dois conjuntos de observações (Bondesson 1975).

O método seguido nestes estudos, que consiste em calcular correlações lineares entre a frequência dos comportamentos e a severidade ou probabilidade da pena, separadamente para cada variável, subestima largamente o efeito dos factores de intimidação. Com efeito, quer o modelo clássico da intimidação, quer a teoria da escolha racional não são aditivos e, assim sendo pode perfeitamente registar-se um efeito de intimidação sem que se observem separadamente correlações entre a frequência dos comportamentos e a severidade ou probabilidade percebidas da pena correspondente. Por outro lado, dado o que se sabe quanto à constituição das

utilidades subjectivas marginais, o efeito da severidade da pena não pode ser linear. Algumas investigações mostraram mesmo que a probabilidade de aplicação da pena exibe efeitos de limiar que variam de acordo com os actos delinquentes. Nestas condições, o efeito da combinação multiplicativa da probabilidade e severidade das penas não só não deverá ser linear, como pode não ser sequer monótono.

Moralização e intimidação

A aplicação da teoria do comportamento planeado ao problema dos efeitos da sanção jurídica, leva a prever que o conhecimento das penas, para além de efeitos directos sobre as utilidades esperadas associadas aos diferentes comportamentos, deve também exercer efeitos indirectos sobre as atitudes, os valores e as normas subjectivas. A teoria do comportamento planeado constitui, neste caso, uma ferramenta conceptual para unificar os processos psicológicos implicados pela crença na eficácia dissuasiva das penas e a posição dos sociólogos do direito (Kutchinsky 1972) para os quais, para além do efeito directo de intimidação, as penas exercem principalmente um efeito paralelo e indirecto de moralização.

O efeito de moralização, sugerido desde os anos 30 pelos filósofos da escola de Uppsala (Andenaes 1977, Snortum & Berger 1989) vê na sanção um reforço das atitudes morais: normas interiorizadas ou convicções categóricas relativas ao bem e ao mal, que induzem uma visão moral e promovem comportamentos habituais de obediência à lei.

A gradação das sanções legais aplicáveis às diferentes transgressões, na medida em que aquelas são conhecidas ou imaginadas pelos indivíduos, constituem, para estes, uma manifestação das normas subjectivas relativas aos actos que constituem essas transgressões. Ora, de acordo com a teoria do comportamento planeado, essas normas subjectivas são justamente um dos factores da intenção de executar os referidos actos.

Por sua vez, a gradação de valores sociais, expressa nas normas que o indivíduo atribui aos outros, leva-o a supor uma idêntica gradação do grau de vigilância exercido por aqueles em relação aos diferentes actos. Na medida em que o grau de vigilância por parte dos outros afecta a probabilidade de aplicação da sanção correspondente a um determinado acto, de acordo com a teoria do comportamento planeado, essa probabilidade deverá afectar a intenção do indivíduo de executar esse mesmo acto.

Por fim, dado que o conhecimento das sanções reais ou imaginárias constitui uma indicação do grau de vigilância por parte dos outros relativamente à ocorrência das diferentes infracções, esse grau de conhecimento

vai também determinar o grau de controle voluntário sobre a execução desses actos que o indivíduo tenta obter, e, por esta via, a sua intenção de os cometer.

O presente trabalho constitui uma tentativa exploratória de estudar a articulação da moralização e da intimidação, avaliando os respectivos efeitos sobre o comportamento dos condutores.

Método

Participantes e procedimento

Foi realizado um inquérito a 245 indivíduos de ambos os sexos, 74% de homens e 26% de mulheres, com idades compreendidas entre os 18 e os 26 anos, candidatos à admissão numa força de segurança. No decorrer do processo de recrutamento, os questionários foram apresentados colectivamente por um psicólogo a grupos de aproximadamente 15 indivíduos que respondiam individualmente.

Instrumentos

O questionário inclui um primeiro conjunto de perguntas destinado a medir os factores de intimidação: montante estimado das multas aplicáveis às 27 infracções ao Código da Estrada indicadas na tabela 1, e estimativas da probabilidade do seu pagamento efectivo, quando o indivíduo comete a infracção correspondente. Para além disso é pedido ao indivíduo para indicar qual a frequência com que pensa cometer cada uma das infracções.

Um segundo conjunto de 45 perguntas diz respeito à cultura rodoviária do inquirido. As perguntas indagam a frequência com a qual, segundo o inquirido, os condutores em geral praticam no dia a dia cada um dos actos enumerados na tabela 2.

Resultados

Dimensões da cultura rodoviária

Os itens que constituem o questionário de práticas de condução foram submetidos a uma análise em componentes principais ($KMO = .887$; $\text{Khi } 2$ aproximado do critério de Bartlett = 4422.511, $gl = 946$, $P < .001$). Dez valores próprios superiores a 1 explicam cerca de 61% da variância das respostas. O exame do «scree plot» mostra uma acentuada quebra da variância explicada e sua estabilização a partir do quinto valor próprio. Foi pois

decidido efectuar uma rotação «Varimax» dos cinco primeiros factores, os quais explicam aproximadamente 47% da variância das respostas.

As relações das práticas de condução com cada um dos componentes após rotação são indicadas na tabela 3.

Todos os 45 itens incluídos na análise apresentam uma saturação com um valor superior ao de um coeficiente de correlação de Bravais Pearson significativo ao nível de .01 (.25) para uma amostra do tamanho considerado (N = 245) em pelo menos um dos componentes.

Dezanove itens apresentam saturações iguais ou superiores a .25 no primeiro factor. Todas as saturações positivas no primeiro factor correspondem a práticas incorrectas, do ponto de vista da segurança (itens 45, 28, 27,37, 43, por exemplo), da prudência (itens 33, 38, 20) do civismo (itens 35, 34, 46, 30, 41, 16); simultaneamente, todas as saturações negativas neste factor correspondem a práticas correctas de um destes pontos de vista (itens 24, 25). O primeiro factor parece assim resultar da avaliação genericamente negativa do comportamento dos outros condutores por parte do inquirido, medindo o grau de anarquia percebida no tráfego. O segundo factor relaciona-se negativamente com o cumprimento do Código da Estrada (item 9), com os cuidados com a segurança (itens, 21, 12, 16 e 11) e com o civismo (itens 3 e 6). Em relação ao primeiro, o segundo factor parece indicar, para além da anarquia da condução, a preocupação com o perigo criado por essa anarquia. O terceiro factor indica uma avaliação favorável do ambiente rodoviário em termos de prudência (itens 24 e 4), civismo (itens 22 e 25) e respeito pelo Código (Item 9). O quarto factor comporta uma referência positiva ao civismo (item 10), a práticas civis e prudentes (itens 5, 15 e 19) e referências negativas a práticas incivis e imprudentes (itens 8, 17, 14). O quinto factor diz respeito à avaliação em termos de práticas que geram incómodos para outras pessoas (itens 18, 44, 40 e 39).

O processo de moralização

A fim de esclarecer o processo de moralização foram examinadas as correlações entre os factores de dissuasão e as dimensões da cultura rodoviária.

As notas factoriais das cinco dimensões da percepção das práticas de condução, os montantes das multas e a probabilidade da sua aplicação efectiva em cada uma das 27 infracções estudadas, foram submetidos a uma análise factorial em componentes principais (KMO = .857; Khi 2 aproximado do critério de Bartlett = 6222,317, dl = 1711, P < .001).

Quinze valores próprios superiores a 1 explicam cerca de 64% da variância das respostas. O exame dos valores próprios mostra uma acentuada quebra da variância explicada e sua estabilização a partir do terceiro valor próprio.

Foi pois decidido efectuar uma rotação «Varimax» dos dois primeiros factores, que explicam conjuntamente aproximadamente 31% da variância das respostas.

Os resultados encontrados figuram na tabela 4 e indiciam um baixo grau de dependência das dimensões de prática da condução e dos factores de dissuasão, apontando para processos paralelos e, em larga medida, independentes.

O primeiro factor inclui as saturações das probabilidades de aplicação das multas e comporta apenas uma saturação positiva moderada (.355) da terceira dimensão das práticas de condução (civismo). O segundo factor resulta das saturações dos montantes das multas e apresenta uma fraca saturação negativa (-.285) da segunda dimensão das práticas de condução (insegurança). Estes resultados indicam pois que, quanto maior a é estimativa dos inquiridos da probabilidade de pagamento efectivo das multas mais elevada é sua crença no civismo dos outros condutores e quanto mais elevadas as estimativas das multas menos os inquiridos tendem a pensar que o tráfego é um domínio de insegurança.

Delinquência confessada, moralização e dissuasão

As relações entre a delinquência confessada por um lado e os factores de dissuasão e as dimensões da prática da condução por outro, foram estudadas através de análises da regressão da frequência confessada da prática de cada uma das 27 infracções estudadas sobre os montantes das multas, a probabilidade da sua aplicação efectiva e as dimensões da cultura rodoviária.

Dadas as características das distribuições estatísticas das respostas relativas à delinquência confessada, montantes das multas e probabilidade da sua aplicação efectiva, e ao carácter teoricamente não linear das relações entre estas variáveis, foi utilizado o modelo de regressão ordinal, após transformação dos dados originais em ordenações. As dimensões das práticas de condução, os montantes das multas e a probabilidade da sua aplicação efectiva entraram na equação de regressão como co-variáveis. As funções de ligação foram escolhidas para cada infracção de acordo com a respectiva distribuição estatística.

À excepção da infracção 9 (respeito da distância de segurança), o modelo aplicado ajusta-se bem aos dados e explica entre 3 % (infracções 9, respeito da distância de segurança e 27, excesso de velocidade em auto-estrada) e 37% da variância (infracção 23, marcha atrás em auto-estrada).

O montante da multa supostamente aplicável ou da probabilidade percebida da sua aplicação efectiva não afectam a frequência confessada de pouco mais de um quarto (7) das 23 infracções estudadas. Na tabela 5 são apresentados os resultados relativos às infracções 4, 9, 15, 16, 17 e 27, sobre as quais não se observam efeitos significativos de qualquer dos factores de dissuasão.

As infracções sobre as quais não se registam efeitos nem do montante nem da probabilidade de pagamento das multas respectivas são tanto mais frequentemente confessadas quanto os indivíduos apresentam notas mais baixas

na primeira e na segunda dimensões das práticas de condução, indicando que quanto mais os inquiridos pensam que o tráfego é um território no qual imperam práticas negativas e inseguras, menos transgressões dizem cometer. O factor 3, que se relaciona com o civismo, apresenta relações significativas com a frequência das transgressões para apenas duas das infracções estudadas, 16 (obstruir um cruzamento) e 17 (não utilizar o cinto de segurança), indicando que os inquiridos confessam cometer essas infracções com uma frequência tanto mais elevada quanto pensam que os outros manifestam um maior grau de civismo no tráfego.

Os cerca de três quartos das infracções para as quais se registam efeitos dos factores de dissuasão apontam para uma multiplicidade de modelos explicativos: registamos uma maioria de casos para os quais foram observadas diferenças significativas da frequência confessada das transgressões consoante os produtos dos montantes das multas pela probabilidade da sua aplicação que ilustram o modelo multiplicativo utilitarista clássico (infracções 1, 2, 5, 6, 8, 12, 14, 18, 19, 20 e 24) e também casos em que se verifica um efeito do montante da multa, sem que se registre uma dependência relativamente à probabilidade da sua aplicação (infracções 3, 10, 13, 23, 25 e 26) ou apenas um efeito da probabilidade de aplicação, independente do montante da multa considerada aplicável (infracções 7, 11, 21, 22, e 25).

A tabela 6 apresenta os resultados relativos às onze infracções que satisfazem o modelo utilitarista clássico da dissuasão.

Todas estas infracções são confessadas com maior frequência pelos indivíduos que apresentam notas mais baixas na primeira e na segunda dimensões das práticas de condução, indicando que quanto mais os inquiridos pensam que a condução dos outros gera insegurança e não respeita o código menos transgressões dizem cometer. Inversamente, o factor 3, que se relaciona com a atribuição de civismo aos outros condutores, apresenta relações significativas directas com as infracções 1 (estacionar no corredor dos transportes públicos), 2 (estacionar nas passagens de peões), 5 (não pagar nos parcometros), 6 (mudar de direcção sem piscas), 14 (não ceder a prioridade à direita), 18 (não respeitar os sinais vermelhos) e 24 (conduzir sem documentos), indicando que uma frequência mais elevada de transgressões confessadas nestas situações se encontra associada com a impressão que os outros condutores manifestam civismo na sua condução.

Os resultados referentes às infracções para as quais se registam apenas efeitos do montante das multas são apresentados na tabela 7.

Em todos os casos em que se encontram efeitos do montante das multas, independentes da respectiva probabilidade de pagamento efectivo, verifica-se que a frequência confessada dessas infracções varia inversamente com o montante da multa correspondente. À excepção da infracção 10 (excesso de velocidade em localidade) que não se relaciona significativamente com o primeiro factor das práticas de condução, todas estas infracções são tanto mais confessadas quanto os indivíduos apresentam notas mais baixas na primeira e na segunda dimensões das práticas de condução, indicando que quanto mais os inquiridos pensam que o tráfego é um domínio de práticas negativas e inseguras, menos transgressões dizem cometer. O factor 3, que se relaciona com o civismo, prediz significativamente a frequência confessada de apenas duas destas infracções, 3 (estacionar próximo de um cruzamento) e 23 (efectuar marcha atrás em auto-estrada), indicando que, apenas nestas três situações, a percepção

de um grau de civismo na condução mais elevado se encontra associada com uma maior frequência de transgressões confessadas.

Os resultados referentes às infracções para as quais se registam efeitos da probabilidade da aplicação das multas independentes do respectivo montante são apresentados na tabela 8.

Em todos os casos em que se registam efeitos da probabilidade de aplicação das multas, independentes do montante daquelas, a uma estimativa mais elevada da probabilidade de aplicação corresponde uma menor frequência confessada da infracção correspondente. Todas estas infracções são tanto mais confessadas quanto os indivíduos apresentam notas mais baixas na primeira e na segunda dimensões das práticas de condução, indicando que quanto mais os inquiridos pensam que a condução é um domínio de práticas negativas e geradoras de insegurança, menos transgressões dizem cometer. O factor 3, que se relaciona com o civismo, não apresenta efeitos significativos sobre duas das infracções consideradas, 11 (excesso de velocidade em estrada) e 25 (utilizar auscultadores) indicando, nos restantes casos, que uma maior frequência de transgressões confessadas se encontra associada com a percepção de maior civismo na condução em geral.

Com o intuito de aprofundar a interpretação do efeito dos factores de dissuasão, foram calculados os montantes médios das multas aplicáveis às infracções incluídas em cada modalidade de efeito, a média das estimativas da probabilidade do seu pagamento efectivo e as correlações entre estas variáveis, bem como a frequência confessada média de cada tipo de infracções.

Os valores encontrados, apresentados na tabela 9, apresentam diferenças significativas entre os tipos de infracção.

O conjunto de infracções sobre as quais não se regista qualquer efeito nem do montante nem da probabilidade de pagamento da respectiva multa abrange as situações às quais correspondem as estimativas de multas significativamente mais baixas ($m = 70e$), que apresentam a probabilidade significativamente mais baixa de pagamento efectivo da multa em relação a todas as outras infracções ($m = 3,92$) e são confessadas com a frequência significativamente mais elevada ($m = 2,97$). Nestas situações observa-se uma fraca correlação entre os montantes das multas e as estimativas da probabilidade de pagamento efectivo.

As infracções sobre as quais é observado o efeito de dissuasão conforme ao modelo utilitarista multiplicativo são as menos frequentemente confessadas ($m = 2.71$) e correspondem a multas de montante intermédio ($m = 73e$) que apresentam probabilidades de pagamento efectivo significativamente superiores às observadas nas situações sobre as quais não se registam efeitos de dissuasão, mas que não diferem significativamente das que caracterizam as restantes infracções sobre as quais foram registados efeitos de dissuasão ($m = 4.08$). As estimativas das probabilidades de pagamento efectivo são significativamente tanto mais elevadas quanto as multas correspondentes são de um maior montante.

As infracções sobre a frequência das quais foram registados efeitos independentes quer do montante quer da probabilidade de aplicação das multas diferenciam-se significativamente entre si no que respeita à probabilidade de pagamento efectivo ($m = 4,22$ e $m = 4,07$, respectivamente), ao montante das multas ($m = 87e$ e $m = 83e$, respectivamente), às correlações registadas entre estas variáveis, e à frequência confessada das infracções correspondentes. Quando é registado apenas o efeito da probabilidade de pagamento efectivo, observa-se uma

correlação directa significativa entre os montantes das multas e a probabilidade do seu pagamento efectivo e uma frequência confessada das infracções que não difere significativamente da que caracteriza as infracções que satisfazem o modelo utilitarista multiplicativo. Nas situações nas quais são registados apenas efeitos dos montantes das multas, não se regista correlação entre estes e as estimativas da probabilidade de pagamento efectivo, e observa-se uma frequência de transgressões mais elevada, apesar das elevadas estimativas da probabilidade de pagamento efectivo

Discussão

A ser aceite a suposição segundo a qual a delinquência confessada constitui uma medida válida da prática das infracções ao Código da Estrada, os resultados do presente estudo confirmam a análise teórica segundo a qual a obediência ao Código da Estrada é essencialmente o resultado das consequências negativas percebidas das transgressões, quer se trate das suas consequências legais, aplicação de multas, quer se trate das suas consequências naturais, conflitos e acidentes.

De acordo com a análise teórica, o modelo utilitarista clássico encontra-se associado às infracções menos frequentemente confessadas, sugerindo que, ao contrário da opinião geralmente aceite, a estratégia de repressão das infracções é, por si só, eficaz na maioria dos casos. O mesmo modelo é igualmente compatível com os dados relativos às infracções sobre as quais não se observam efeitos de intimidação, onde se registam as probabilidades de transgressão mais elevadas e, como predito por aquele modelo, se observam as multas de menor montante estimado e, ao mesmo tempo, a mais baixa probabilidade de pagamento efectivo.

Também as infracções que apenas revelam o efeito da probabilidade de pagamento efectivo ou dos montantes das multas se revelam compatíveis com o modelo utilitarista clássico. O nível de delinquência observado nas situações nas quais se observa apenas o efeito da probabilidade de pagamento efectivo é idêntico ao registado quando se verifica um efeito de intimidação multiplicativo, mas resultante, neste último caso, do efeito de um montante estimado das multas significativamente mais elevado. As infracções que apenas revelam o efeito dos montantes das multas são as que correspondem às multas do montante mais elevado, cujas probabilidades de pagamento efectivo são, igualmente, as mais elevadas e, em contradição aparente com o modelo clássico da intimidação, correspondem à frequência confessada, das infracções mais elevada. No entanto, também neste caso os dados são compatíveis com o modelo utilitarista clássico, pois a ausência de correlação entre os montantes das multas e a respectiva probabilidade de pagamento efectivo indica que não são os mesmos indivíduos que indicam estimativas elevadas de pagamento efectivo e de montante elevado.

Os resultados obtidos sugeriram a validade genérica do modelo clássico da intimidação e chamam a atenção para os efeitos de intimidação diferenciais das estimativas da probabilidade de pagamento efectivo das multas e dos respectivos montantes, bem como para os processos cognitivos implicados na representação das infracções pelos condutores. Os condutores caracterizam cada infracção por dois valores independentes, um para cada uma destas variáveis, e o efeito de intimidação sobre uma infracção resulta principalmente da coexistência de valores

relativamente altos de ambas, especialmente da probabilidade de pagamento efectivo, na representação dessa infracção.

Para além de serem muito variáveis consoante as infracções consideradas, as quantidades de variância explicada pelos factores de intimidação estudados são, na maioria dos casos, diminutas. Este facto resulta provavelmente, em parte da fraca fidelidade do método de recolha da frequência das transgressões, baseado na confissão pelo próprio de actos com conotações negativas. Diferentes estratégias de apresentação do próprio, variáveis de indivíduo para indivíduo e de infracção para infracção, devem resultar em distorções das respostas que geram uma quantidade importante de erro naquela medida e tendem a tornar problemática a comparação entre os efeitos dos factores de intimidação e os da cultura rodoviária de cada condutor.

As diferenças nas quantidades de variância explicada segundo as infracções e segundo as dimensões da cultura rodoviária consideradas sugerem, no entanto que o modelo posto à prova no presente estudo deixa de fora um factor importante de variação das respostas. Atitudes relativas ao civismo e ao funcionamento do sistema de justiça em geral, fora do domínio do tráfego, podem exercer efeitos directos importantes sobre as respostas, independentes dos efeitos indirectos, exercidos através das atitudes relativas às práticas de condução dos outros e da avaliação dos montantes e das probabilidades de pagamento efectivo das multas.

Ao generalizar o efeito das penas do infractor para os potenciais infractores, a doutrina de prevenção geral deve plausivelmente comportar uma segunda dimensão transversal de generalização, da infracção punida para outras infracções, e daí o comportamento desviante em geral. Com efeito, se os resultados apontam para algum efeito de moralização dos montantes das multas sobre o grau de respeito do Código e sobre o grau de civismo percebido, aqueles indicam igualmente que o respeito pelo Código e o maior civismo atribuídos aos outros condutores se encontram associados a uma maior frequência das infracções confessadas pelo inquirido.

Os únicos factores associados a uma menor frequência confessada de infracções postos em evidência no presente estudo são o montante mais elevado das multas, quando efectivamente associados a uma maior probabilidade do seu pagamento efectivo, e a condução eventualmente perigosa dos outros.

As limitações metodológicas ligadas ao carácter exploratório da presente investigação não tornam aconselhável o aprofundamento das implicações práticas dos resultados obtidos. No entanto convém sublinhar que nada do

que foi registado parece constituir uma justificação de medidas de controle das infracções ao Código baseadas em princípios de moralização limitados ao domínio do tráfego.

Referências bibliográficas

- Ajzen, I. (1991) «The Theory of Planned Behaviour». *Organisational Behaviour and Human Decision Processes*. (50), 179-211.
- Andenaes, J. (1977). «The Moral or Educative Influence of Criminal Law». In J.L. Tapp & F.J. Levine (orgs.) *Law, Justice and the Individual in Society: Psychological and Legal Issues* (pp. 50-59). New York: Holt, Rinehart and Winston Inc.
- Bondesson, U. (1975). «Survey Research as a Means to Explore General Deterrence». *Conference on General Deterrence*, (pp. 137-151). Swedish Council for Crime Prevention, report n.º 2.
- Da Gloria, J., & Jesuíno, J. C. (1995). *Fatores disfuncionais das emoções na condução automóvel (Relatório de investigação)*. Lisboa: ISCTE.
- Deehy, P.T. (1968). *Sociology and Road Safety*. Kingston: Engineering Institute of Canada, Committee on Road Safety Research.
- Dollard, J. (1937). *Race Caste and Class in a Southern Town*. Garden City. New Haven: Yale University Press.
- Fishbein, M., & Ajzen, I. (1975). *Attitude, Intention and Behaviour: An Introduction to Theory and Research*. Reading, MA: Addison-Wesley.
- Holden, R.T. (1983). «Rehabilitative Sanctions for Drunk Driving: An Experimental Evaluation». *Journal of Research In Crime and Delinquency*. (20), 55-72.
- Kutchinsky, M.B. (1972). «Aspects sociologiques de la déviance et de la criminalité (aperçu des recherches empiriques)». In *Comité Européen pour les Problèmes Criminels. Études relatives à la Recherche Criminologique*, vol IX. *La Perception de la Déviance et de la Criminalité*. Strasbourg: Conseil de l'Europe.
- Lurie, L.H. (1968). *Sociology and Road Safety: A Review and Discussion of Available Literature*. Kingston: Engineering Institute of Canada, Committee on Road Safety Research.
- McLean, A.J. (1994). «Decline in Drunk Driving and Alcohol Related Fatal Crashes in Australia. The Nature of and the Reason for the Worldwide Decline in Drinking and Driving», *Transportation Research Circular*. (422), 7-15.
- Montgomery, R.E., & Carstens, R.L. (1987). «Uncontrolled T Intersections: Who Should Yield?». *Journal of Transportation Engineering*. (113), 229-314.

- Nichols, J.L., & Ross, H.L. (1989). «The Effectiveness of Legal Sanctions in Dealing with Drinking Drivers». In Surgeon General's Workshop On Drunk Driving: Background Papers (pp. 93-112). Washington, DC: U.S. Department of Health and Human Services, Public Health Service, Office of the Surgeon General.
- Parker, D., Lajunen, T. & Stradling, S. (1998). «Attitudinal Predictors of Interpersonally Aggressive Violations on the Road». *Transportation Research*. (1), 11-24.
- Parker, D., Manstead, A.S., Stradling, S.G., Reason, J.T. & Baxter, J.S. (1992). «Intention to Commit Driving Violations: An Application of the Theory of Planned Behaviour». *Journal of Applied Psychology*. (77), 94-101.
- Parker, D., Manstead, A., Stradling, S.G., & Reason, J. (1992). «Determinants of Intention to Commit Driving Violations». *Accident Analysis and Prevention*. (24), 117-131.
- Parker, D., Manstead, A.S., & Stradling, S.G. (1995). «Extending the Theory of Planned Behaviour: the Role of Personal Norm». *British Journal of Social Psychology*. (34), 127-137.
- Parker, D., Stradling, S.G., & Manstead, A.S. (1996). «Modifying Beliefs and Attitudes to Exceeding the Speed Limit: An Intervention Study Based on the Theory of Planned Behaviour». *Journal of Applied Social Psychology*. (26), 1-19.
- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J., & Campbell, K. (1990). «Errors and Violations on the Roads: A Real Distinction?» *Ergonomics*. (33), 1315-1332.
- Salleilles (1927) *L'individualisation de la peine*. Paris: P.U.F.
- Siegel, L. (1992) *Criminology*, 4th ed., West Publishing.
- Smetana, J.G., & Adler, N.E. (1979). «Decision-Making Regarding Abortion: a Value X Expectancy Analysis». *Journal of Population: Behavioral, Social and Environmental Issues*. (2), 348-357.
- Snortum, J.R., & Berger, D.E. (1989) «Drinking Driving Compliance in the United States: Perception and Behavior 1983-1986». *Journal of Studies in Alcohol*. (50), 306-319.
- Souza, E. (1993) «Questionário de Comportamentos de Condução (QCC)». *Revista Portuguesa de Educação*, (1).
- Voas, R.B. (1986). «Evaluation of Jail as a Penalty for Drunken Driving». *Alcohol Drugs and Driving: Abstracts and Reviews*, (2), 47-70.

**SINISTRALIDADE E PUNIÇÃO
DAS INFRACÇÕES RODOVIÁRIAS:
A PROPÓSITO DO IP4**

Luís Bastos*

O IP4 na década de 90

O IP4, que no Plano Rodoviário Nacional liga o Porto (Matosinhos) a Bragança (Quintanilha), foi construído por lanços ao longo de mais de uma década e não como uma empreitada completa¹. O processo da sua projecção e construção foi de tal forma prolongado que soluções técnicas que de início pareceriam demasiado custosas e tecnicamente pouco exequíveis (refira-se o caso do túnel na Serra do Marão) ter-se-iam imposto como soluções evidentes.

A construção de lanços de forma tão espaçada no tempo levou a que a mesma via tivesse projectistas diferentes, construtores diferentes e opções de sinalização díspares. O único impacto social previsível (e até ansiado) da construção do IP4 era o — muito propalado pelos políticos — fim da interioridade da região². Acompanhando o desmantelamento praticamente total da rede ferroviária transmontana, a intensificação do tráfego rodoviário internacional de mercadorias, o êxodo (motorizado e em fluxos pendulares de fim-de---semana) de uma larga camada da população que passou a estudar e depois a trabalhar no litoral (principalmente na área metropolitana do Porto) foram factores não considerados no processo de concepção, e nas sucessivas revisões do perfil, tendo levado a uma rápida inadequação da via aos volumes de tráfego que ela actualmente suporta.

Um responsável da Comissão da Coordenação da Região Norte (CCRN) assegurou publicamente, em 1996 — sem qualquer fundamentação —, ser impossível que o IP4 atingisse a saturação antes de 2115. Na verdade, hoje a saturação do tráfego nesta via subdimensionada é hoje unanimemente reconhecida. Mas saturação não é apenas sinónimo de congestionamento. Devido à forma labiríntica da sua construção, tornando difíceis a sua certificação em termos de segurança rodoviária e a responsabilização efectiva dos agentes técnicos, empresariais e políticos nela envolvidos, esta saturação tornou-se também sinónimo de sinistralidade grave. Os números das colisões e

despistes originando feridos graves e vítimas mortais quase não tem variado de ano para ano desde 1997, ano em que a ligação do Porto até Espanha ficou concluída.

Na secção em que apresenta um perfil de «via rápida», entre Amarante e Bragança (Quintanilha), o IP4 tem a jurisdição de três direcções distritais de estradas, três comandos da GNR, três direcções distritais da DGV, três delegados distritais da PRP e cerca de dez corporações de bombeiros. Todos reportam aos seus superiores hierárquicos na capital, que estão tendencialmente pouco sensíveis aos problemas desta região do país tida como especialmente remota. Num curto troço de 10 kms. (todo ele virado a norte, com curvas mal projectadas), faleceram mais de 60% das vítimas registadas no IP4 no distrito de Vila Real. Alguns exemplos permitirão compreender melhor o tipo de dificuldades esta desarticulação e alienamento causa aos utentes:

— uma chamada de telemóvel para o 112 feita no IP4 perto de Amarante é atendida pela corporação de bombeiros de Lamego, a cerca de 60 km de distância;

— não existe um único veículo médico de emergência rápida do INEM em toda a região de Trás-os-Montes;

— o ponto negro de maior indicador de gravidade de todo o país em dois anos seguidos¹ não teve até 2003 qualquer intervenção, até que o IEP interveio finalmente repavimentando a via de modo a adequá-la às condições climáticas locais.

O IP4 não será, nem mais nem menos que o espelho do resto do país no que toca à sinistralidade em meio não urbano: a probabilidade de não se sair vivo de um desastre nesta via rápida é de 20 em 100, (índice de gravidade — n.º de mortos por cada 100 acidentes com vítimas — mais alto do país a par com o IP3 e IP5)².

Sinistralidade rodoviária e falta de civismo:

causa ou consequência?

Os utilizadores do IP4 não sentem poder-se reportar a entidades hierárquicas do Estado a quem só uma questão interessa: a da culpa. Morremos, e merecidamente, porque temos culpa — culpa de uma condução perigosa, culpa da velocidade excessiva, culpa da incapacidade em controlar a viatura, etc.. Mas esta é um tipo de análise sociológica que, do ponto de vista do direito, não colhe: é legítimo contemporizar com o princípio da pena de «pena de morte social»? é provável que esta pena de Talião que a sociedade parece assumir como uma fatalidade constitua um mecanismo de autodefesa, de insensibilização à tragédia da morte na estrada. Prova-o a forma tão diferente como, do ponto de vista social, a sociedade julga as mortes por homicídio e as mortes em ambiente rodoviário. Prova-o o abandono a que Estado e sociedade votam as vítimas de desastres de viação e os seus familiares, desconsiderando as consequências a longo termo do stress pós-traumático.

A grande maioria dos estudos e investigações feitos, quer nos Estados Unidos quer na Europa Ocidental, sobre sinistralidade rodoviária apontam regularmente uma causa principal: o comportamento humano. Mas, investigando o feixe de factores que explicam e contextualizam esta causa principal concluem, quase

unanimemente, que o comportamento humano é tão mais propício a causar acidentes quanto: (a) menor capacidade tem o Estado para educar e qualificar, desde tenra idade, os seus cidadãos numa cultura de prevenção e segurança e menos capacidade tem para os habilitar para uma condução e utilização pacíficas do automóvel; (b) maior consciência o condutor ganha da improbabilidade de ser fiscalizado e da incapacidade do Estado em fazer cumprir a legislação; (c) maior a incidência, ao nível das representações colectivas, da impunidade ou da desculpabilização como regra na aplicação da justiça; (d) mais são aumentados os limites máximos de velocidade ou não se controlam eficazmente os existentes (mais velocidade implica sempre mais danos físicos e materiais); (e) menor é a censura social dos comportamentos agressivos e maior é a consideração do automóvel como símbolo de status social; (f) menos preparadas estão as infra-estruturas rodoviárias para suportar ou evitar as incapacidades e erros dos condutores e menos alternativas existem ao automóvel.

Falta de educação e de qualificação, de capacidade para aplicar e fazer cumprir a lei através de uma fiscalização frequente e sistemática, falta de coerência e uniformidade de critérios nos processos judiciais e falta de uma adequada manutenção, sinalização e beneficiação das rodovias são factores determinantes daquilo a que o senso comum se habituou a identificar como falta de civismo dos utentes.

Cinco dessas causas são cinco responsabilidades que competem em primeira mão ao Estado assumir e prosseguir e que este não assume nem prossegue porque os cidadãos portugueses estão geralmente ainda pouco habituados a exercer os seus direitos de modo exigente e responsável, culpando-se a si na forma de «o outro»: a culpa é dos condutores (dos outros, claro, sempre dos outros, nunca nossa). Na verdade, esta expressão é muitas vezes invocada por agentes da administração pública responsáveis pela segurança rodoviária, com intenções manifestamente autodesculpabilizadoras da ineficácia e incompetência dos seus serviços face a uma situação que leva a que, por exemplo, na faixa etária dos 15 aos 29 anos o país perca nas estradas, anualmente, cerca de 800 jovens¹. Mas não podemos esquecer que é, em grande medida, porque os aparelhos político-partidários não consideram habitualmente o problema da sinistralidade rodoviária na sua dimensão nacional e gravidade, que os programas governamentais pouco têm prometido, para além de vagas promessas, como medidas paliativas — desde 1999, a promessa dos programas dos dois maiores partidos portugueses (PS e PSD) se estrutura em torno

da intenção genérica de reduzir a mortalidade rodoviária em 50% num prazo de uma legislatura ou legislatura e meia (conformando-se assim, formalmente, às recomendações nesse sentido da Comissão Europeia).

A punição dos crimes rodoviários.
A eficácia do direito contra-ordenacional
na punição e prevenção de infracções
rodoviárias

Porque no domínio da punição penal de infracções rodoviárias a situação do nosso país é dificilmente alterável — porque a punição com pena de prisão efectiva por homicídio involuntário por negligência grosseira quase dolosa é relativamente rara —, importa tentar perceber de que modo tem vindo o chamado ilícito de mera ordenação social — que pune com a coima — a contribuir para uma acalmia do ambiente rodoviário através da selecção, ou até, mas menos provável, exclusão dos prevaricadores.

A tarefa da DGV é aqui, reconheça-se, hercúlea. Não só porque o condutor perigoso, nervoso, selvagem, inculto, egocêntrico, praguejante, está longe de ser excepção em Portugal, mas também porque a lei não permite isolar esse condutor de forma a que socialmente ele possa vir a querer deixar de ser assim. Basta atentar nas limitações que, no domínio informático, a administração pública revela para poder dispor de um cadastro de condutores devidamente actualizado ou até de uma carta de condução electrónica que permitisse a gestão da prevaricação e o premiar do mérito do automobilista. Algo tecnologicamente não muito diferente, afinal, dos cartões de pontos oferecidos pelas empresas gasoleiras.

Em 2000 registaram-se 1 708 705 infracções de trânsito. O crime de condução sem habilitação legal representou 4% do total de 363 294 crimes chegados ao conhecimento das autoridades, numa cifra de 14 531 registos. De um total de 10 659 arguidos julgados em 2000 pela prática deste crime, 10 276 (96,4%) foram condenados. Destes, 8 816 (85,7%) foram condenados a pena de multa, 302 (2,9%) a pena de prisão substituída por multa, 494 (4,8%) a pena de prisão não substituída suspensa, e 72 (0,7%) a pena de prisão efectiva.

O crime de condução de veículo com taxa de álcool igual ou superior a 1,2g/l representou também cerca de 4% do total de crimes registados pelas autoridades, num total de 15 910 registos. Estranhamente, na fonte

consultada1 não há qualquer referência análoga à anterior que permita concluir quaisquer percentagens de condenação ou de tipos de pena aplicadas à prática deste crime.

As autoridades policiais registaram em 2000, pela prática do crime de homicídio por negligência em acidente de viação, 1238 casos (0,3% do total), e pela prática do crime de ofensa à integridade física por negligência em acidente de viação 9272 casos (2,5% do total). Como explicar estes números quando confrontados com os 1629 mortos, 6918 feridos graves e 53 006 feridos ligeiros descrito no Relatório Anual de 2000 da DGV?

No item dos condenados, segundo as penas e medidas aplicadas, por crimes, não são especificados os casos de crimes derivados de acidentes de viação, mas uma leitura deste item permite verificar, acompanhando a tendência das condenações pelo crime de condução sem habilitação legal, que no caso dos homicídios por negligência (onde poderemos com alguma segurança supor que a grande maioria dirá respeito a homicídios derivados de acidentes de viação), dos 964 indivíduos julgados pela prática deste crime, 652 (67,6%) foram condenados, sendo que 186 (28,5%) a pena de multa, 22 (3,3%) a prisão substituída por multa, 408 (62,5%) a prisão não substituída suspensa, e 35 (5,3%) a pena de prisão não substituída e não suspensa. A título de comparação, registre-se que dos 221 arguidos julgados pela prática do crime de homicídio simples ou qualificado, 147 (66,5%) foram condenados e destes 117 (79,5%) foram-no em pena de prisão efectiva. Embora doutrinariamente a distinção entre dolo e negligência encontre múltiplos pontos de ténue fronteira, a verdade é que na aplicação da justiça a distinção é nítida: a uma mesma taxa de condenações (de cerca de 66%) corresponde uma clara discrepância entre a aplicação da prisão efectiva num e noutra caso (de 5,3% para 79,5%).

Julgamos que é disto que se fala, ou que se deve falar, quando se aponta a impunidade como um factor de disposição dos condutores para o sentimento de desnecessidade de cumprimento da lei. Daí que se pudesse justificar uma esperança de rectificação de comportamentos rodoviários através da punição das suas infracções por intermédio da coima resultante das contra-ordenações registadas.

Mas os dados escasseiam. Não há, habitualmente, mais que breves referências indicando que a taxa de prescrições é elevada. Certo é que, em inquéritos e autos, segundo as infracções, as contra-ordenações representaram, em 2000, 77% na PSP e 75% na GNR. De um total de 497 758 processos de trânsito saídos em 2000 da PSP, 19.829 (3,9%) tiveram como destino o tribunal competente, 218 089 (43,8%) foram para outras entidades, e 179 857 (36,1%) findaram por pagamento voluntário da coima. A taxa de pagamento voluntário dos processos saídos em 2000 da GNR foi quase a mesma da PSP: 37,3%.

De estatísticas relativas a 2000, merece ainda menção a ida de 33 vítimas de crimes rodoviários a gabinetes da Associação Portuguesa de Apoio à Vítima (APAV), sendo que 6 foram vítimas de atropelamento e fuga, 12 de ofensas à integridade física, 9 de condução sob efeito de álcool/ droga, e 5 por omissão de auxílio. Estes números, por si só, não dirão muito, reflectirão apenas, talvez, uma eventual consciência colectiva de algum fatalismo ou de alguma normalidade ao tornarmo-nos vítimas de crimes rodoviários. Mas impressionam, por omissão: aos mesmos gabinetes da APAV recorreram, em 2000, nada menos que 10 018 vítimas de outros crimes.

Estranhamente, o relatório anual da DGV referente ao ano em apreço — 2000 — é omissivo, no capítulo das contra-ordenações, quanto a números de processos findos, prescritos, pagos voluntariamente, aplicações de sanções acessórias, recorridos, com cassação de cartas de condução, *etc.* Deste modo, eventuais conclusões deste

texto quanto à eficácia da aplicação do ilícito de mera ordenação social no domínio da infracção rodoviária apenas podem resultar duma análise crítica de factores aqui não suportados estatisticamente dos quais destacaríamos: (a) A receita proporcionada pelas contra-ordenações rodoviárias é seguramente importante nos orçamentos das instituições que a ela têm direito. Conclusão: o Estado e a sua administração necessitam da prevaricação dos automobilistas, e dela necessitando como se pode esperar que o próprio Estado se empenhe com prioridade na correcção da agressividade rodoviária reinante?

(b) O estabelecimento dos montantes das coimas não tem, regra geral, em linha de conta as possibilidades económicas do infractor, e nem o sistema fiscal vigente em Portugal permitiria a introdução de um tal factor de discriminação social de tais montantes. É dificilmente indefensável que em Portugal se introduza a variação da coima em função dos rendimentos (coima de x dias de salário, como sucede na Finlândia), Conclusão: todos pagam pela mesma tabela e é notório o efeito de impunidade que isso produz nas classes mais altas. A mensagem que transparece é que em Portugal os limites de velocidade não são aplicáveis a quem tem veículos potentes e dinheiro suficiente para pagar coimas despreocupadamente.

(c) A coima é a penalidade reinante. As sanções acessórias limitam-se quase só à suspensão da carta, com forte recurso dos prevaricadores ao mecanismo da caução de boa conduta. Conclusão: propostas de sanções acessórias do tipo da prestação de serviços à comunidade (maqueiro nas urgências ou maqueiro em ambulâncias, como exemplos) são vistas negativamente pela população e encontram fortes limitações à sua aplicação prática.

(d) Só agora a DGV começa a dispor de condições para cadastrar os condutores e por isso só agora se poderá começar a sentir o efeito prático das revisões do Código da Estrada de 1994 e de 1998, pois só agora começarão a aumentar as acumulações de infracções graves que conduzirão a fortes inibições de conduzir. Conclusão: irão os deputados da Assembleia da República considerar (mais) uma amnistia?

Sugestão final

Na nossa perspectiva, o Estado deveria assumir o princípio de que não deve auferir qualquer receita (além de custas) pela prevaricação dos seus cidadãos, pelo que a punição de uma infracção rodoviária nunca deveria dar lugar ao pagamento de qualquer quantia pecuniária. A infracção rodoviária constitui pela nossa parte, condutores, um abuso do direito que o Estado nos conferiu de usarmos as vias públicas, de acordo com as regras legais. A punição consubstanciar-se-ia, assim, somente, numa limitação desse direito, no condicionamento efectivo da actividade licenciada — a condução.

TRAUMATISMOS CRÂNIO-ENCEFÁLICOS: A EPIDEMIA SILENCIOSA

Maria Emília Santos*

Introdução

A «epidemia silenciosa», expressão que Miller (1986) usou há já alguns anos atrás para designar os traumatismos crânio-encefálicos (TCE), continua ainda a ser uma boa forma de qualificar este grave problema de saúde pública, com taxas de incidência muito elevadas e afectando, sobretudo, uma população jovem. Grande parte dos traumatizados tem menos de 30 anos de idade e uma esperança de vida idêntica à da restante população.

Apesar de nos últimos anos ter vindo a aumentar, a nível internacional, o interesse pela investigação nesta área, continua a registar-se falta de atenção por parte das autoridades competentes, de forma a serem implementadas medidas de prevenção aos vários níveis, tal como se faz para outro tipo de problemas de saúde pública. O aumento da incidência de TCE, sobretudo nos países em vias de desenvolvimento e em consequência dos acidentes de viação, tem vindo a atingir grandes proporções.

A natureza e a complexidade das incapacidades resultantes de TCE e as consequências dessas incapacidades no dia a dia dos doentes e dos seus familiares próximos, constituem um desafio para todos os que trabalham nesta área, sobretudo a nível da reabilitação. Como atrás referido, grande parte da população adulta que sofre TCE é jovem, muitos casos são ainda estudantes ou estão no início da sua carreira profissional e poderão ficar com sequelas permanentes a nível físico, a nível cognitivo e/ou a nível emocional e do comportamento. Estas pessoas, bem como as suas famílias, estão inseridas numa sociedade em que a deficiência é, normalmente, associada à existência de problemas motores, de perturbações intelectuais congénitas ou de problemas incapacitantes nos idosos. O facto de um adulto jovem e saudável perder as suas capacidades e, sobretudo, porque esta perda diz respeito, na maior parte das vezes, a alterações cognitivas, emocionais ou do comportamento (e.g. Brooks *et al.* 1986) pode ter dramáticas consequências, para além daquelas decorrentes directamente das sequelas do TCE e conducentes a incapacidades mais ou menos graves. Os familiares mais próximos, normalmente os pais, os cônjuges ou os filhos podem não saber lidar com essas incapacidades e/ou não aceitar a nova imagem do seu familiar traumatizado (e.g. Kreutzer *et al.* 1994). Os elementos mais significativos na vida do traumatizado, para além dos seus familiares, podem também afastar-se com o consequente aumento do isolamento do doente e da família (e.g. Florian *et al.* 1989). Por outro lado, as sequelas do TCE podem impedir que o traumatizado regresse à vida activa, com implicações também em termos de isolamento social e de independência económica. Assim, as

consequências a longo prazo dos TCE envolvem, não só as possíveis incapacidades resultantes directamente do TCE, mas também os vários tipos de perdas vividas, quer pelos próprios traumatizados, quer pelos seus familiares mais próximos.

Só a avaliação das complexas consequências, a longo prazo, dos TCE pode permitir analisar a importância deste problema face a outros de saúde e de incapacidade, bem como determinar os recursos necessários em termos humanos e materiais. Essa avaliação irá permitir perspectivar melhor os planos de intervenção, tanto em relação aos seus conteúdos, como ao período de tempo em que essa intervenção deverá decorrer (Vogenthaler *et al.* 1989), tanto mais que os processos de recuperação embora ocorram, de forma mais evidente, nos primeiros seis meses após o traumatismo (e.g. Bond & Brooks 1976), poderão decorrer ainda muitos meses depois ou mesmo durante alguns anos (Groswasser *et al.* 1977, Thomsen 1984).

No nosso país não há trabalhos neste domínio, nem no que diz respeito a dados epidemiológicos, nem noutras áreas, nomeadamente relativas às consequências dos TCE e aos problemas suscitados pela reabilitação dos doentes. Apenas, recentemente, a Direcção-Geral de Saúde (Circular Normativa de 5 de Maio de 1999) se propôs desencadear os mecanismos necessários à correcta identificação, classificação e seguimento dos casos que recorrem às urgências mas, sobretudo, direccionados para os cuidados médicos em meio hospitalar e para questões taxonómicas.

Causas mais frequentes de traumatismo crânio-encefálico

A grande maioria dos TCE, incluindo crianças e adultos, resulta de acidentes de tráfego, incluindo todo o tipo de acidentes com veículos de transporte e os atropelamentos, logo seguidos das quedas e em terceiro lugar, afastado, das agressões (revisão de Kraus & McArthur 1996). Verifica-se também uma importante relação entre a idade e o tipo de causa de TCE.

Os acidentes de tráfego são geralmente referidos como principal causa nos diversos estudos, relativamente à população jovem e adulta (e.g. Turet *et al.* 1990), embora consoante o nível de desenvolvimento e os hábitos de cada país haja diferentes causas específicas, por exemplo, mais acidentes de veículos de duas rodas ou de automóvel, com consequências provavelmente diferentes.

O consumo de álcool tem sido apontado como factor directamente relacionado com as várias causas de TCE na população jovem e adulta. Vázquez—Barquero *et al.* (1992) constataram que 51% dos traumatismos estavam associados a consumo excessivo de álcool. Esta relação é problemática pois é sabido que as consequências em

termos de danos cerebrais podem ser mais graves nos sujeitos alcoolizados que representam cerca de metade das admissões nas urgências dos hospitais (Brismar *et al.* 1983, dados relativos à Grã-Bretanha e aos EUA).

Estudos de incidência

O número exacto das pessoas que, anualmente, sofrem traumatismo crânio-encefálico é difícil de obter por várias razões. Kraus & McArthur (1996) referem que o número de TCE é, normalmente, menosprezado pelas seguintes razões: (1) o facto de muitas pessoas que sofrem TCE ligeiro não procurarem cuidados médicos, (2) a não identificação de TCE ligeiro em situações de politraumatismo, (3) a ausência de registos nos casos de morte resultante de lesões múltiplas graves e (4) dificuldades na utilização dos critérios de classificação de TCE.

Nos EUA, país onde este problema está, provavelmente, melhor estudado, o custo anual no tratamento destes doentes ultrapassava os 25 mil milhões de dólares há mais de 10 anos atrás, com cerca de 2 milhões de novos casos por ano (Kraus & McArthur 1996). Em 1992, sobreviveram, após admissão hospitalar, cerca de 300 000 pessoas; aproximadamente 20% destes casos ficaram com incapacidades importantes a longo prazo. As proporções relativamente a casos fatais, admissões hospitalares e tratamento ambulatório podem ser observadas no Quadro 1.

Quadro 1: Número e proporção de TCE fatais e não fatais — EUA, 1992

Adaptado de Kraus & McArthur (1996)

Os estudos epidemiológicos nesta área, relativos a taxas de incidência, são escassos e pouco recentes. O Quadro 2 mostra, em síntese, as taxas de incidência, que incluem o número de mortos e de admissões hospitalares em resultado de TCE, nos EUA e na Europa. Verificam-se grandes disparidades nessas taxas em resultado, quer das condições específicas de cada país ou região, quer dos critérios mais restritos ou mais alargados de admissão hospitalar. Na Europa os dados não são ainda muito conclusivos mas sabe-se que a incidência é muito elevada; estimava-se já nos anos 80 que, anualmente, mais de um milhão de indivíduos teriam sofrido TCE (Truelle 1987).

Também a prevalência era elevada prevendo-se nessa altura, pelo menos, 440 000 casos de sujeitos gravemente incapacitados (Bryden 1987).

Quadro 2: Incidência nos EUA e na Europa (anos 80/ início anos 90)

A incidência geral de TCE varia com o sexo sendo mais frequente nos homens do que nas mulheres, o que pode reflectir diferenças nas situações de risco. Um estudo de revisão de Kraus & McArthur (1996) que compara homens com mulheres, refere uma proporção de cerca de 2 a 2.8:1. A proporção relativa a mortalidade é ainda mais discrepante, aproximadamente de 3.5:1, indicando maior gravidade de lesão nos homens (dados dos EUA).

Apesar das dificuldades de registo, sabe-se que em Portugal, anualmente, são admitidas nos hospitais milhares das pessoas em resultado de TCE. Contudo, não há estudos publicados com referência a dados epidemiológicos. Procurou-se dar um contributo nesse sentido, através do estudo da incidência no nosso país.

Incidência de traumatismos crânio-encefálicos em Portugal

Os dados, obtidos de forma retrospectiva, dizem respeito a três anos: 1994, 1996 e 1997. Foram incluídos todos os casos registados como TCE, de que resultou admissão hospitalar ou morte.

A análise foi feita a partir dos registos fornecidos pela Divisão de Epidemiologia, da Direcção-Geral de Saúde, Ministério da Saúde, no que diz respeito ao número total de episódios de internamento no sistema público hospitalar, transferências entre hospitais e distribuição por sexo dos sujeitos internados, em Portugal continental.

O Instituto Nacional de Estatística (INE) forneceu os dados relativos à mortalidade total no país (Continente, Madeira e Açores).

Verificou-se um número total de casos, relativos a morte e admissão hospitalar, superior a 13 000 nos dois últimos anos estudados. O número de casos de internamento hospitalar no Continente e os dados de mortalidade em todo o país mostram um decréscimo importante, superior a 1000 casos, de 1994 para 1996 (Quadro 3).

Quadro 3: Admissões hospitalares por TCE (continente) e mortalidade (todo o país)

Embora o número de casos continue idêntico, há uma diminuição na mortalidade total, de 1996 para 1997. Provavelmente, tanto o decréscimo no número total de casos, verificado em 1996, como o decréscimo do número de mortos em 1997, resultarão da implementação de medidas de prevenção primária e secundária que têm vindo a ser adoptadas, sobretudo na segurança rodoviária. É interessante verificar que esta diminuição do número de mortos se regista nos casos que não chegam com vida ao hospital, mas não se regista a nível hospitalar; nesta última situação parece haver um ligeiro aumento da mortalidade. Em 1997 a percentagem de mortos no hospital foi de 5%, valor muito superior, por exemplo, ao verificado em França, em 1986 — 1,6% (revisão de Marissal *et al.* 1994). Esta diferença poderá resultar, eventualmente, da melhoria dos processos de evacuação dos doentes do local do acidente, conduzindo ao hospital situações mais graves que noutras condições teriam falecido antes.

Com o objectivo de determinar a taxa de incidência em Portugal e, na medida em que não foi possível obter dados relativos a admissões hospitalares na Madeira e nos Açores, foi feita uma estimativa do número de casos (sobreviventes), tendo em conta o número de habitantes destas Regiões. Embora seja problemático comparar taxas de incidência nos vários países pois, como já atrás referido, as metodologias podem ser bastante variadas, pode verificar-se que a taxa de incidência em Portugal não será muito elevada se comparada com a maioria dos dados disponíveis que respeitam sobretudo aos anos 80 (Quadro 4).

Não é possível fazer comparações com outros países da UE por falta de dados recentes. Os trabalhos europeus com metodologia comparável são relativos aos anos 80: França, região da Aquitânia, e Espanha, região da

Cantabria. No primeiro caso foi encontrada uma taxa muito mais elevada e no segundo caso uma taxa muito mais baixa.

Quadro 4: Incidência nos EUA e na Europa (anos 80 / início anos 90),

A percentagem de mulheres é muito inferior à dos homens, representando, nos três anos analisados, cerca de 36% do total de internamentos e 22% dos casos de morte. Verifica-se, assim, uma proporção global maior nos homens, cerca de 1.8:1, no total de internamentos e de 3.4:1 no que respeita à mortalidade, o que está de acordo com a literatura (Kraus & McArthur 1996). Esta diferença na mortalidade entre os dois sexos é mais marcada na população adulta jovem, entre os 20 e os 39 anos de idade.

De acordo com a literatura, cerca de 33% dos sujeitos que são hospitalizados por TCE ficarão com algum tipo de incapacidade e cerca de 20% destes terão incapacidades graves (Kraus & McArthur 1996). Assim, em Portugal, poderemos ter, anualmente, mais de 3700 novos casos de pessoas com incapacidade resultante de TCE e dessas cerca de 750 ficarão com incapacidades graves. Os números relativos à prevalência atingem, certamente, muitos milhares de casos.

Mesmo partindo do princípio que não se registaram grandes desvios na codificação dos casos realizada nos vários hospitais, muitos aspectos podem contribuir para que os dados apresentados possam estar subestimados em relação à realidade, como no caso das situações de politraumatismo, quer no que respeita aos registos de internamento, quer aos registos de causa de morte. Também não foram contabilizados os doentes que poderão ter recorrido aos serviços de urgência de hospitais privados. Embora se desconheça essa realidade, o número de casos será, provavelmente, bastante reduzido. Por outro lado, o número de casos de internamento (sobreviventes), relativamente à Madeira e Açores, foi feito por estimativa podendo não corresponder a números reais, dadas as características específicas destas Regiões.

Em resultado das diversas limitações referidas, os dados obtidos podem constituir apenas uma aproximação à realidade do número total de casos de internamento e morte por TCE no nosso país. Por outro lado, também

não foi possível, por ausência de dados, proceder à análise das causas externas mas, de acordo com o que se passa noutros países ocidentais, a principal causa serão os acidentes de viação.

Prevenção

Dado o elevado número de casos de TCE a nível mundial, o interesse pela prevenção tem vindo a aumentar, sobretudo nos países mais desenvolvidos. A prevenção primária através da criação de condições que diminuam o número de acidentes e também a gravidade das consequências destes, nomeadamente através da melhoria das condições de segurança dos veículos de transporte, das redes viárias e também das condições de segurança no trabalho. Num estudo feito na Dinamarca num período de 15 anos (1979-1993), foi já possível verificar uma importante diminuição geral do número de TCE, em resultado das medidas de prevenção, entretanto implementadas, a nível da segurança rodoviária (Engberg & Teasdale 1998).

A prevenção secundária deve ser feita através de uma intervenção rápida e eficaz, após o acidente, evitando a morte ou o agravamento da situação, iniciando-se este tipo de prevenção nos primeiros cuidados prestados pelos serviços de emergência médica, que deve ter pessoal habilitado e equipamento adequado.

Kraus & McArthur (1996) referem que mais de metade das mortes por TCE ocorre nos primeiros 10 minutos após o acidente, o que acentua a necessidade de rápida intervenção por parte das equipas de emergência, e que outros 20% de mortes ocorrem no período de duas horas. Uma média de 5 a 6 mortes por cada 100 casos (cerca

de 6%) é apontada como indicador de boas condições de assistência tecnológica e de capacidade organizativa. No nosso país, em 1997, essa percentagem terá rondado os 13%.

Numerosas medidas de prevenção podem ser tomadas, de forma a diminuir os acidentes e também as suas consequências. Os mesmos autores referem várias medidas que, entre outras, poderiam atingir esses objectivos relativamente ao número de mortos (Quadro 5).

Quadro 5: Possíveis medidas de prevenção e impacto esperado relativamente ao número de mortos

Adaptado de Kraus & McArthur (1996)

Um outro aspecto da reintegração diz respeito ao problema da pessoa que sofreu TCE poder voltar a conduzir. Em quase todos os países da União Europeia, tal como em Portugal, muitos voltam a conduzir sem uma prévia avaliação das suas capacidades ou um novo exame de condução e o risco de acidente nesta população é três vezes maior (revisão de Truelle 2001). As razões estão raramente relacionadas com os problemas motores e resultam, principalmente, de problemas visuais (hemianopsia), epilepsia, problemas cognitivos (dificuldades de planeamento e de tomada de decisão) e ainda de problemas de comportamento (impulsividade, agressividade, não respeito pelas regras do código de estrada). A Holanda e a Itália implementaram, recentemente, nova legislação que obriga a que toda a pessoa que fique em coma mais de 48 horas (Itália) ou que apenas seja hospitalizada devido a TCE, não possa voltar a conduzir sem novo exame de condução.

Num Encontro da EBIS (European Brain Injury Society), realizado em Itália, em Setembro de 2001, concluiu-se que deve existir uma avaliação especial das pessoas que sofreram TCE grave ou mesmo moderado, antes de poderem conduzir ou voltar a conduzir, implicando três estádios: (1) avaliação médica e neuropsicológica, (2) teste de condução em situação real, em cidade e estradas principais, (3) condução em simulador, sobretudo para testar as reacções em situação de perigo. O alto custo deste equipamento tem impedido a sua utilização (actualmente a Fiat e a Volkswagen estão interessadas, pelo que os custos poderão vir a ser reduzidos).

Segundo os dados que obtivemos é provável que, anualmente, algumas centenas de pessoas possam tirar carta de condução ou voltem a conduzir sem que sejam tomadas medidas para uma avaliação rigorosa das suas reais

capacidades e, nestes casos, como foi referido, o risco de acidente é três vezes maior. Assim, é preciso não só tomar medidas gerais de prevenção para evitar os acidentes mas também evitar que as populações de risco, neste

caso as pessoas que sofreram TCE (embora não sejam as únicas), possam vir a aumentar ainda mais o número de acidentes das estradas portuguesas.

Referências bibliográficas

- Bond, M.R. & Brooks, D.N., 1976, «Understanding the Process of Recovery as a Basis for the Investigation of Rehabilitation for the Brain Injured». *Scandinavian Journal of Rehabilitation Medicine*, 8: 127-133.
- Brismar, B., Engstrom, A. & Rydberg, U., 1983, «Head Injury and Intoxication: a Diagnostic and Therapeutic Dilemma». *Acta Chirurgica Scandinavica*, 149: 11-14.
- Brooks, N., Campsie, L., Symington, C., Beattie, A., & McKinlay, W., 1986, «The Five Year Outcome of Severe Blunt Head Injury: A Relative's View». *Journal of Neurology, Neurosurgery, and Psychiatry*, 49: 764-770.
- Bryden, J.S., 1987, «La dimension européenne d'un fléau méconnu», *Readaptation*, 344: 12.
- Engberg, A. & Teasdale, T., 1998, «Traumatic Brain Injury in Children in Denmark: a National 15-year Study». *European Journal of Epidemiology*, 14: 165-173.
- Florian, V., Katz, S. & Lahav, V., 1989, «Impact of Traumatic Brain Damage on Family Dynamics and Functioning: A Review». *Brain Injury*, 3: 219-233.
- Groswasser, Z., Mendelson, L., Stern, M. J., Schechter, I. & Najenson, T., 1977, «Re-evaluation of Prognostic Factors in Rehabilitation after Severe Head Injury. Assessment Thirty Months after Trauma». *Scandinavian Journal of Rehabilitation Medicine*, 9: 147-149.
- Ingebrigtsen, T., Mortensen, K. & Romner, B., 1998, «The Epidemiology of Hospital-referred Head Injury in Northern Norway». *Neuroepidemiology*, 17: 139-146.
- Kraus, J. & McArthur, D., 1996, «Epidemiology of Brain Injury.» In R. Evans (org.), *Neurology and Trauma*, pp. 3-17. Philadelphia: W.B. Saunders Co.
- Kreutzer, J.S., Gervasio, A.H. & Camplair, P.S., 1994, «Primary Caregivers' Psychological Status and Family Functioning after Traumatic Brain Injury». *Brain Injury*, 8: 197-210.
- Marissal, J.-P., Saily, J.-C. & Lebrun, T., 1994, «Les conséquences socio-économiques du traumatisme crânien: Une revue de la littérature», *Handicaps et Inadaptations, Les Cahiers du CTNERHI*, 64: 15-27.
- Miller, W.G., 1986, «The Neuropsychology of Head Injuries». In D. Wedding; A.M. Horton, Jr. & J. Webster (orgs.), *The Neuropsychology Handbook: Behavioral and Clinical Perspectives*, pp. 347-375. Nova Iorque: Springer.

- Santos, M.E., 2000, Consequências Psicossociais, a longo prazo, dos Traumatismos Crânio-Encefálicos. Porto: Universidade do Minho/tese de doutoramento.
- Thomsen, I., 1984, «Late Outcome of Very Severe Blunt Head Trauma: A 10-15 Year Second Follow-up». *Journal of Neurology, Neurosurgery, and Psychiatry*, 47: 260-268.
- Thurman, D., Jeppson, L., Burnett, C., Beaudoin, D., Rheinberger, M. & Sniezek, J., 1996, «Surveillance of Traumatic Brain Injuries in Utah». *Western Journal of Medicine*, 165: 192-196.
- Tiret, L., Hausherr, E., Thicoipe, M., Garros, B., Maurette, P., Castel, J. P. & Hatton, F., 1990, «The Epidemiology of Head Trauma in Aquitaine (France), 1986: A Community-based Study of Hospital Admissions and Deaths». *International Journal of Epidemiology*, 19: 133-140.
- Truelle, J.-L., 1987, «Le traumatisme crânien grave: Un handicap singulier». *Readaptation*, 344: 6-8.
- 2001, «Return to Driving after Traumatic Brain Injury. Comunicação». Seminar of the European Brain Injury Society. Itália: Salsomaggiore, 13 a 15 de Setembro.
- Vasquez-Barquero, A., Vasquez-Barquero, J. L., Austin, O., Pascual, J., Gaité, L. & Herrera, S., 1992, «The Epidemiology of Head Injury in Cantabria». *European Journal of Epidemiology*, 8: 832-837.
- Vogenthaler, D.R., Smith Jr., K. & Goldfader, P., 1989, «Head Injury, an Empirical Study: Describing Long-term Productivity and Independent Living Outcome». *Brain Injury*, 3, 355-368.

REDUÇÃO DO LIMITE LEGAL DA TAXA DE ÁLCOOL NO SANGUE PARA 0,2 MG/ML

Rui Tato Marinho*

INTRODUÇÃO

Álcool e condução — um problema grave de saúde pública em Portugal

Os acidentes de viação constituem na União Europeia (UE) um grave problema de saúde pública, tendo sido responsáveis em 1998 por cerca de 43 000 mortos e 150 000 deficientes. Nos países industrializados são já a oitava causa de morte e em Portugal é a sétima (1999). Portugal é o país da UE com a taxa mais elevada de mortalidade rodoviária¹. Numa perspectiva mundial, o número de mortos por acidente de viação é mais elevado do que o tumor maligno mais frequente (cancro do pulmão).

É hoje consensual e nesse sentido o consagra também a Organização Mundial de Saúde (OMS) ser o alcoolismo um dos principais e dos mais graves problemas de saúde que a Europa enfrenta. Estima-se que um quarto das mortes dos europeus do sexo masculino do grupo etário dos 15-29 anos são atribuíveis aos efeitos adversos da ingestão excessiva de álcool. Nalguns países da Europa de Leste, aquele número chega a atingir um terço. Pelo contrário, a percentagem mundial de jovens dos 15-29 anos que morrem por causa do álcool é de 5%. Na região europeia da OMS, em 1999, 55 000 jovens faleceram por causas relacionadas com o álcool². Nesta região, os produtos alcoólicos são responsáveis por 9% dos problemas de saúde e 40-60% dos óbitos por causa externa (em que se ignora se foram acidentais ou intencionalmente infligidas) estão relacionadas com o consumo excessivo de álcool.

Em Portugal, os acidentes de viação são a principal causa de morte em crianças, adolescentes e adultos jovens com idades compreendidas entre 1-25 anos. A mortalidade dos jovens do sexo masculino é três vezes mais elevada do que a do sexo feminino, em grande parte devido a acidentes. A taxa de mortalidade infantil (até aos 14 anos) é a mais elevada da UE sendo o dobro da Grécia, que tem a segunda taxa mais elevada e o quádruplo da Suécia, respectivamente 8.03, 4.64 e 2.32/10. Em 1999, 78% (2804/3595) dos mortos dos 15-34 anos foram indivíduos do sexo masculino. Esta ocorrência é apontada como um dos aspectos mais negativos no que concerne a situação de saúde, em Portugal, de acordo com um relatório da OMS¹.

A condução sob o efeito do álcool é uma verdadeira epidemia. De uma forma geral, na UE, a média de indivíduos que conduzem com Taxa de Álcool no Sangue (TAS) acima dos limites legais ronda os 3%, enquanto

esta percentagem se eleva para 25% quando se considera os condutores envolvidos em acidentes de viação fatais. Três por cento de condutores em Portugal, por dia, equivale aproximadamente a 90 000 condutores com excesso de álcool no sangue.

Em Portugal, a dimensão do problema é ainda maior dado que, actuando de modo sinérgico, se juntam duas características muito próprias dos portugueses:

1) Deterem a taxa mais elevada de mortes por acidentes de viação da União Europeia e uma das mais elevadas dos países industrializados, com a média anual nos últimos cinco anos de aproximadamente 2000 mortos (Fig. 1); Portugal tem também uma das taxas mais elevadas do mundo, considerando o número de mortos por milhões de quilómetros percorridos (dos países que apresentam estatísticas): está nos 15 primeiros atrás de países como o Egipto, Sri Lanka, Iémen, Albânia, Equador, México².

2) Deterem um dos mais elevados consumos mundiais de álcool, per capita. O maior, segundo um trabalho efectuado, em 1997, pela Association Nationale de Prévention de l'Alcoolisme (França), o quarto em 2000 de acordo com a publicação World Drink Trends de 2002, imediatamente a seguir ao Luxemburgo, Irlanda e Roménia, com um consumo anual per capita de 10.8 litros. Estima-se que em Portugal existam cerca de um milhão de bebedores excessivos e pelo menos 500 a 700 mil doentes alcoólicos. Cada português, em 2000, ingeriu em média 120 litros de bebidas alcoólicas (64.3 litros de cerveja, 51.7 litros de vinho, 4 litros de bebidas destiladas)³.

Num texto introdutório de uma resolução do conselho de ministros sobre o Plano de Acção contra o Alcoolismo é assumido de forma textual que o alcoolismo é a maior toxicod dependência dos Portugueses¹.

Toda a problemática envolvendo o alcoolismo é também uma das principais preocupações da Direcção-Geral da Saúde que considera que «as situações de saúde associadas ao alcoolismo, [...] têm também um peso considerável na saúde dos portugueses»².

O consumo de vinho está de tal modo arraigado na população portuguesa que, em 1980 se consumia mais vinho (96.5 litros) do que leite (71.8 litros), per capita, segundo dados do Instituto Nacional de Estatística. Além do mais, a mortalidade por cirrose hepática é a segunda mais elevada da UE. No entanto, verifica-se tendência decrescente do consumo de vinho o que não é um fenómeno novo já que se tem vindo a reduzir paulatinamente desde há quarenta anos, sendo em 1961 de 100 litros per capita. Esta tendência é verificada também nos países produtores da orla mediterrânica como é o caso da Espanha, França e Itália.

A importância cultural e social do consumo de álcool não pode ser ignorada. Contudo, a OMS, baseada em diversos estudos científicos, no que diz respeito à eventual protecção cardiovascular conferida pela ingestão de álcool, não aceita que o seu consumo seja promovido, concluindo (já em 1984) que «Increased alcohol intake is not recommended as a preventive measure in coronary heart disease, either in populations or individuals, WHO Expert Committee on the Prevention of Coronary Heart Disease»¹. A mesma opinião é partilhada pela International Task Force for Prevention of Coronary Heart Disease (www.chd-taskforce.de/guidelines/kap28.htm). Segundo estas entidades, consumo moderado equivale à ingestão de cerca de 30 gramas de álcool por dia, 40 gramas no homem e 20 gramas na mulher (aproximadamente duas bebidas no homem e uma na mulher). Quantidades superiores são excessivas². No diploma legal acima mencionado são

referidos limites ainda mais baixos: no homem, 24 gramas de álcool (250 cm³ de vinho a 12.º ou três «imperiais»); na mulher, 16 gramas de álcool (150 cm³ de vinho ou duas «imperiais»).

O risco de morrer numa estrada em Portugal é quatro vezes superior à dos países com taxas de mortalidade mais baixas. Por exemplo, a região do Alentejo tem a taxa de mortalidade mais elevada de duas centenas de regiões dos quinze Estados membros da UE com 406 mortos por milhão de habitantes (Eurostat 1998). De forma semelhante, o risco de um condutor do sexo masculino de 15-24 anos morrer na estrada na região do Algarve (1.050/103) é 40 vezes superior ao mesmo risco global para a generalidade do cidadão alemão em Berlim/Hamburgo (25/103). O automóvel e os motociclos são também a principal causa de morte dos jovens europeus com 15-24 anos: 4 em cada 10 jovens desta idade que perde a vida na UE morre por acidente de viação. Na UE, para os indivíduos do sexo masculino dos 15-44 anos, o consumo excessivo de álcool e os acidentes de viação são as duas principais causas de «anos de vida ajustados pelas incapacidades» (Disability Adjusted Life Years — DALYs)⁴. Calcula-se que 1 em cada 80 europeus irá morrer de acidente de viação.

Portugal tem a taxa de mortalidade global mais elevada da UE nos jovens do sexo masculino dos 15-24 anos (159/101), em parte devido aos acidentes rodoviários, (Holanda 61/105, Suécia 56/101). Portugal e a Grécia foram os únicos países em que, neste grupo etário, se assistiu ao aumento do número de mortos ao longo dos últimos dez anos, ao invés da tendência decrescente dos restantes países.

Em Portugal, na última década, morreram na estrada aproximadamente 23 500 indivíduos (20.219 adicionados a 14% dos feridos graves que vêm a falecer, segundo o factor de correcção sugerido pelo Eurostat) e ficaram feridos cerca de 660 000. Com SIDA, no mesmo período, morreram 3919. A morte por acidente na estrada tem um enorme impacto na juventude portuguesa já que afecta indivíduos muito jovens, visto que ~40-45% têm menos de 35 anos. No grupo etário dos 15-34 anos, nos últimos 10 anos (1990-1999) faleceram 10 614 jovens. Dos 15 aos 24 anos, os acidentes de viação são responsáveis pelo menos por um terço do total de mortos (343 em 1999, seguida pelos tumores malignos em segundo com 79 casos e a SIDA com 75), sendo a principal causa de mortalidade nesta idade.

Diversos estudos têm demonstrado que o factor humano (erro humano na percepção devido principalmente a excesso de velocidade e ao consumo de álcool) é o primeiro responsável em 80-90% dos acidentes². Com efeito, o consumo de álcool aumenta não só o risco de acidente, bem como a sua gravidade e conseqüentemente a probabilidade de ocorrência de mortos. Num documento apresentado ao Conselho Nacional de Segurança Rodoviária (2001), em que se analisa a acidentologia nas estradas portuguesas é constatado que «os acidentes rodoviários mais frequentes ocorreram dentro das localidades, em arruamentos ou estradas nacionais, em rectas, em vias com iluminação, com pavimento em bom estado e com condições de tempo consideradas boas.» Por outro lado das 16.380 infracções muito graves registadas em 2000, 50% (8143) correspondiam à condução com excesso de álcool no sangue (>1,2 mg/ml) e 32% (5186/16 380) à condução em excesso de velocidade, seguindo-se em terceiro lugar a ultrapassagem proibida com apenas 9% dos casos.

Calcula-se que, e de acordo com a média europeia¹, 25-30% das mortes dos condutores estão claramente associadas a TAS excessivas. Esse número nos Estados Unidos da América (EUA) é de 40% (ano 2000)², França 50%, Canadá 39.1%, Chile 42%, Reino Unido 32% e no Brasil 50.6%³. Em Espanha, a análise dos fluidos orgânicos efectuada no ano 2000 pelo Instituto Nacional de Toxicología a 1363 condutores falecidos em acidentes

de viação, não deixa lugar a dúvidas: 41% tinham ingerido alguma quantidade de álcool. Destes, 21% tinham TAS inferiores a 0.5 mg/ml (14% inferiores a 0.3 mg/ml e 7% entre 0.3 e 0.5 mg/ml)⁴.

Os últimos dados oficiais portugueses, decorrentes de 441 autópsias de acidentados no ano 2000, indicam que 40.4% dos condutores mortos na estrada têm vestígios de álcool no sangue: dos 78 condutores mortos avaliados, 19.2% apresentavam TAS entre 0.1 e 0.3 mg/ml e 14.1% entre 0.3 e 0.5 mg/ml (Instituto Nacional de Medicina Legal, 2000). O que equivale a dizer que 33.3% dos condutores mortos tinham TAS inferiores a 0.5 mg/ml. Esta percentagem contrasta de forma marcante com o valor de 1.5% de condutores com TAS superior a 0.2 mg/ml fiscalizados em situação de rotina. Considerando o valor médio de 40% para Portugal, poderemos extrapolar que, em cada ano, aproximadamente 750 mortes estão associadas ao consumo de álcool, dos quais 250 com TAS inferiores a 0.5 mg/ml.

É significativo o facto de que em 43% (72/168) dos peões mortos se encontrou álcool no sangue ($>0,1$ mg/ml), o que está de acordo com as repercussões do consumo de álcool, mesmo em pequenas quantidades (a partir de 0.1 mg/ml), na diminuição da audição, redução da visão periférica, do tempo de reacção, coordenação psicomotora, divisão da atenção, *etc.*

Os acidentes de viação, em termos de morbidade, mortalidade e impacto sócio-económico, têm uma amplitude muito superior a algumas doenças oncológicas. Devem ser entendidos como uma verdadeira doença grave, felizmente susceptível de prevenção. Os acidentes matam mais do que algumas doenças mais «mediáticas»: 1995 mortes no ano de 1999, (fonte: Direcção-Geral de Viação, com o factor de correcção de 14%) número significativamente mais elevado do que as causadas por outras entidades (Direcção-Geral da Saúde) como o cancro da mama (1498), cancro da próstata (1700), leucemias/ linfomas (1564), Sida (361, fonte: Comissão Nacional de Luta Contra a Sida), tuberculose (289) e melanoma (160).

Em 1999, os acidentes de trânsito causaram a perda de 44 263 Anos Potenciais de Vida Perdidos (APVP)¹. Este item identifica os anos que se esperariam viver ou os potenciais anos de vida activa perdidos até aos 70 anos, se a morte não tivesse ocorrido. Este número muito elevado de APVP, resultantes dos acidentes de viação, representa mais de metade dos APVP decorrentes da morte de 20 934 indivíduos falecidos por tumores malignos no mesmo ano. Donde resulta que os acidentes de viação provocam, com frequência, a morte numa fase precoce da vida, cerca de 30 anos antes da idade correspondente à esperança média de vida. Em 1999, a média de idade dos casos mortais foi de 43 anos, a moda de 20 e a mediana de 38 anos (Fig. 2). A importância sócio-económica do morto na estrada é muito grande, dele dependendo diversos membros familiares (pais idosos, filhos pequenos, cônjuge), além de viver na fase mais produtiva para a sociedade. O mesmo não acontece com a morte «natural», no fim da esperança média de vida.

A condução sob o efeito do álcool é considerada pela UE como uma prioridade-chave da segurança rodoviária¹. A Carta Europeia sobre o Consumo do Álcool da responsabilidade da OMS (1995), composta por 10 pontos referentes à estratégia de luta contra o alcoolismo, recomenda textualmente no seu ponto 3 «promulgar e reforçar

leis que desencorajem, com eficácia, a condução sob o efeito do álcool»². As estimativas da UE apontam para que, pelo menos, 10 000 vidas poderiam ser poupadas caso fosse eliminada a condução sob o efeito do álcool.

O valor social desta perda de vidas, utilizando a regra de um milhão de euros, formulada no Programa de Segurança Rodoviária da UE, eleva-se a 10 000 milhões de euros por ano. Se cada vida «valesse» 200 000 contos (valor atribuído nalguns estudos, se bem que a vida obviamente não tem preço...), o custo económico, só dos casos mortais em Portugal, seria de 400 milhões de contos.

A eventual redução do consumo com a aplicação de TAS reduzidas (0.2 ou mesmo 0.0 mg/ml) não representaria um prejuízo económico para os países produtores. Com efeito, nos países da UE, os problemas derivados do consumo excessivo atingem 5-6% dos Produtos Nacionais Brutos (PNB), número superior à contribuição da produção de bebidas alcoólicas para o mesmo PNB, que é de 2%. Em documento de 17 de Janeiro de 2001 a Comissão das Comunidades Europeias é de opinião «que o valor social da redução de acidentes decorrentes de limites mais baixos para a condução sob o efeito do álcool em toda a Comunidade [...] irá muito provavelmente compensar possíveis perdas económicas em algumas regiões». O interesse colectivo, o valor inestimável da vida humana e a evidência científica devem prevalecer sobre o interesse económico de alguns sectores.

Com este enquadramento e no interesse de uma maior segurança rodoviária, a Comissão Europeia recomenda que se caminhe para a imposição de limites de TAS de 0.5 mg/ml ou inferiores. Recomenda também que todos os Estados membros adotem o limite de TAS de 0.2 mg/ml ou inferior para os condutores com menos de dois anos de experiência de condução, para os motociclistas, condutores de veículos de transporte de mercadorias com > 3,5 toneladas de peso bruto, de autocarros com > 8 lugares de passageiros e de veículos de transporte de mercadorias perigosas. A EUROCARE (conjunto de 47 organizações não governamentais de defesa e prevenção dos problemas relacionados com o álcool na Europa) recomenda textualmente a adopção dos 0.2 mg/ml como taxa limite¹.

Os dados epidemiológicos permitem estabelecer quais os principais grupos alvo a atingir no controlo da alcoolemia. A importância da intervenção no grupo dos jovens é fulcral, sendo de referir que dos 33 304 acidentes ocorridos no ano 2000, durante sexta, sábado e domingo, 13 439 (40%) dos intervenientes têm entre 15-29 anos². Na realidade, o condutor-tipo que mais morre na estrada é do sexo masculino e pertence ao grupo etário dos 15-24 anos.

Nos últimos anos, a grande maioria dos países industrializados (Áustria, França, Bélgica, Alemanha, Espanha, EUA, Noruega, Suécia) tem vindo a reduzir progressivamente o limite da TAS máximo admissível, tendo-se

verificado uma diminuição dos acidentes mortais. A tendência aponta para a continuação da redução progressiva das TAS limites, nos próximos 5-10 anos.

Taxa de álcool no sangue de 0,2 mg/ml

Existe evidência científica, através de estudos em laboratório (simuladores) e epidemiológicos, que TAS de 0.2 mg/ml provocam na maioria dos condutores alterações das capacidades psicomotoras necessárias a uma condução 100% segura. São vários os estudos epidemiológicos que apontam a existência de uma relação forte e directa entre a ingestão de bebidas alcoólicas, a frequência, a gravidade e mortalidade dos acidentes de viação.

Investigações recentes têm demonstrado que, mesmo baixas concentrações de álcool no sangue¹, prejudicam as capacidades do condutor para a condução, aumentando assim o risco de acidentes. A nova informação sobre a influência das reduzidas taxas de alcoolemia tem conduzido à diminuição do limite legal, medida que, comprovadamente, contribuiu para o declínio da percentagem de acidentes de viação e da mortalidade relacionada com a condução sob o excesso de álcool.

Em Portugal, à excepção do grupo populacional com mais de 75 anos, em que, por razões óbvias (problemas de audição, de visão, diminuição dos reflexos, patologia articular, maior consumo de medicamentos), a mortalidade é a mais elevada (29.3/102), a taxa mais alta de morte por acidentes de trânsito com veículos a motor (CID-9:E471) ocorre nos jovens do sexo masculino dos 15-24 anos (em 1999 foi de 35,9/102)³ (Fig. 3) Existe evidência epidemiológica suficiente para considerar o condutor jovem do sexo masculino como um alvo preferencial⁴, no sentido de se tentar diminuir a sinistralidade, através de medidas que, entre outras, reduzam também a TAS permitida para 0.2 mg/ml ou mesmo 0.0 mg/ml, à semelhança do que acontece nos EUA, nalguns Estados já desde há dezassete anos.

As leis que fixam a TAS para os condutores com menos de 21 anos em 0.0 ou 0.2 mg/ml nos EUA estão associadas a um declínio estatisticamente significativo de 17-23% (no Estado de Maryland foi de 50%, acompanhado de uma forte campanha publicitária) na proporção deste tipo de condutores envolvidos em acidentes fatais⁵.

Um artigo de revisão, em colaboração com o grupo Cocchrane, constatou que, isoladamente das outras medidas, quanto menor fosse a TAS em vigor, maior era redução na taxa de acidentes mortais: na verdade, naqueles estados dos EUA com TAS de 0.0 mg/ml, a diminuição foi de 22% para a condução durante a noite, de 17% para aqueles com TAS de 0.2 mg/ml e de 7% para TAS de 0.4-0.6 mg/ml². Neste país, a percentagem de casos mortais para a idade de 15-20 anos, no conjunto de todos os acidentes fatais, baixou de 63% em 1982 para

36% em 1998. A redução da TAS máxima nos indivíduos jovens salvou alguns milhares de vidas quantificadas, desde 1975, em 16 5133.

Efeito semelhante foi verificado na Austrália que tem adoptado o mesmo tipo de política, com redução da TAS, de forma selectiva para alguns grupos. Na Suécia, após a redução do limite de TAS máxima admissível de 0.5 mg/ml para 0.2 mg/ml, em 1990, verificou-se igualmente diminuição em 8% dos acidentes fatais.

A introdução em Portugal do limite de TAS de 0.2 mg/ml (nalguns países chamada de tolerância zero), poderá levar a pensar que se consigam evitar 100--200 mortes por ano, apenas no grupo etário com idades abaixo dos 35 anos.

A redução da TAS para 0.2 mg/ml, que provou ser eficaz nos países ou Estados em que foi implementada, tem vindo a ser recomendada nos últimos tempos por diversas entidades, como é o caso da American Medical Association¹. Segundo aquela associação, a combinação da avaliação dos efeitos da redução da TAS para 0.2 mg/ml nos jovens nos EUA, com os estudos clínicos e experimentais, apontam para que, relativamente à TAS, «se estabeleça o limite de 0.2 mg/ml como objectivo último em todos os adultos»².

Mesmo valores de 0.4 mg/ml, além de provocarem alterações que abaixo se descreverão, podem, se combinados com a fadiga, sonolência, stress, fármacos, drogas ou condições difíceis de condução (visibilidade, distração) aumentar o risco relativo de acidente.

O efeito das bebidas alcoólicas varia individualmente, de acordo com o sexo, idade, peso, ingestão alimentar e padrão habitual de ingestão de álcool. Uma TAS de 0.2 mg/ml equivale de forma aproximada a uma bebida padrão. Para um indivíduo com um peso médio de 75 kg, corresponde a uma cerveja (~350 ml), um pequeno copo de vinho tinto (~150 ml), um copo de vinho do Porto (~70 ml) ou um whisky (~35 ml).

Apesar do descrito, importa referir que não existem TAS absolutamente seguras no que respeita aos efeitos do álcool na condução. O único valor comprovadamente seguro é o de 0.0 mg/ml. A conclusão dos múltiplos trabalhos realizados neste campo resulta na evidência científica de que a partir de 0.1-0.2 mg/ml começa a verificar-se deterioração das capacidades para a condução, de modo que é difícil colocar um limite inferior que garanta não existirem alterações provocadas pelo álcool.

Além da relação directa da quantidade de álcool com o risco de acidentes de viação, de forma mais lata, importa referir que existe também uma relação entre a quantidade de álcool ingerida e o risco de múltiplas outras doenças. A ingestão excessiva de álcool está associada a 61 doenças: cirrose alcoólica (60-70% dos casos em Portugal), homicídios, suicídios, afogamentos, psicoses, violência familiar, alterações no feto, epilepsia, pancreatite aguda e crónica, impotência, infertilidade, hipertensão arterial, miocardiopatia, polineuropatia, cancro da mama, da laringe, faringe, fígado, *etc.* Como já foi referido, segundo os conceitos internacionais, o consumo é considerado excessivo

se o homem ingerir mais de 30-40 gramas de álcool por dia (2 bebidas) e a mulher 20 gramas (1 bebida), correspondentes respectivamente a 250-350 cm³ e 150 cm³ de vinho (12°)¹.

Aspectos médicos

O acto da condução implica a execução de múltiplas e sucessivas tarefas de forma contínua e continuada que se alteram muitas vezes de forma inesperada (travão, acelerador, embraiagem, volante, mudanças, espelho retrovisor, espelhos laterais, atenção à estrada, ao velocímetro, ao nível de gasolina, à sinalização, aos painéis publicitários, outros veículos, peões, além do rádio, cinzeiro, relógio, telemóvel, conversação com outros passageiros, etc.).

Guiar com segurança implica pois manter um estado de atenção e concentração permanentes, concomitantemente com a tomada de decisões na base de realidades em constante mutação e a necessidade de executar manobras de forma rápida e segura. O aspecto mais sensível da condução resulta assim na divisão da atenção. Para que conduza em segurança, o condutor tem de manter o veículo na faixa de rodagem, enquanto monitoriza o ambiente que o rodeia. O controlo do volante e da direcção é uma tarefa psicomotora complexa, exigindo movimentos coordenados em que o tempo de reacção olho-mão que se segue à informação visual é medido em milésimos de segundo (ms). A manutenção das capacidades do condutor é por diversas razões muito mais crítica nos veículos de duas rodas, cujos acidentes foram responsáveis em Portugal, em 1999, por cerca de 25% dos mortos.

Ainda que, a tendência actual seja para considerar qualquer ingestão de álcool como afectando as diversas tarefas envolvidas na condução¹. Alterações que podem ser ligeiras para TAS entre 0.1 e 0.5 mg/ml, com leve alteração do humor e ligeira acentuação dos maus procedimentos na condução. Para TAS inferiores a 0.3 mg/ml, segundo o CRAL (Centro Regional de Alcoologia de Lisboa)², ocorre já ligeira desinibição, redução do campo visual e da audição, dificuldade na percepção das distâncias e das velocidades, aumento do tempo de reacção e dificuldade de coordenação motora.

Existem publicados vários estudos que demonstram alterações das capacidades e desempenho na condução de 0.2 para 0.5 mg/ml.

Mounce *et al.*, utilizando modelos de regressão logística, demonstraram a existência de uma relação entre a TAS e a responsabilidade do acidente em condutores que vieram a falecer, verificando-se um aumento da mesma, de forma contínua de 0.0 para 0.5 mg/ml³.

Moskowitz *et al.*, num importante estudo em que procederam a uma muito completa revisão da literatura, através da consulta de 112 artigos científicos, concluíram que as diversas actividades psicomotoras associadas à condução são prejudicadas, de forma diferente, pela ingestão de álcool. No estudo em referência foram analisados aqueles efeitos na divisão da atenção, sonolência, manutenção da direcção, controlo do equilíbrio corporal,

manutenção da vigilância, tempos de reacção, orientação espacial, equilíbrio, percepção e diversos aspectos da função visual como a acuidade, controlo dos movimentos oculares, visão periférica, *etc.* Nos estudos que envolviam simuladores, 73% dos testes mostram alterações já com TAS de 0.39 mg/ml. Os resultados daqueles estudos indicam que a capacidade de dividir a atenção entre duas ou mais fontes de informação visual ou efectuar tarefas em simultâneo, se encontram já alteradas com alcoolemia de 0.2 mg/ml sendo que, cada aumento de 0.2 mg/ml em condutores com TAS positivas, duplica o risco de acidente fatal. Considerando as diferentes funções avaliadas, aproximadamente 50% dos estudos com TAS inferiores a 0.5 mg/ml e 13% daqueles com TAS inferiores a 0.2 mg/ml mostram alterações no desempenho dos testes. Existem quinze estudos demonstrando alterações com valores de 0.2-0.3 mg/ml ou inferiores e cinquenta e um estudos para valores inferiores a 0.5 mg/ml. Na realidade, 70-80% dos trabalhos mostram deterioração das diferentes aptidões com TAS de 0.4 mg/ml ou inferiores. Com efeito, algumas estão já significativamente alteradas a partir dos 0.01 mg/ml, como sejam a capacidade de divisão da atenção (esta a partir de 0.05 mg/ml), as funções visuais e a capacidade de manutenção da direcção¹. Por exemplo, relativamente às funções visuais, foram encontrados 11 testes que demonstraram perturbação significativa da visão com níveis de TAS inferiores a 0.5 mg/ml. O controlo dos músculos oculares regista alterações já com TAS de 0.26 mg/ml. Mais de metade dos testes revelaram também um aumento do risco de sonolência para TAS da ordem de 0.1-0.2 mg/ml. A revisão da literatura científica concluiu no sentido de uma forte evidência que algumas das funções necessárias à condução estão alteradas já a partir de TAS pouco superiores a 0.0 mg/ml.

O mesmo autor, Moskowitz, noutro estudo², tendo como objectivo estudar as perturbações relacionadas especificamente com TAS de 0.2 mg/ml, avaliou 168 indivíduos representativos de uma população condutora. Os estudos, controlados com placebo, demonstraram significado estatístico nalguns testes que, para TAS de 0.2 mg/ml, foram no sentido de uma degradação das referidas capacidades. Conclui-se assim, que o risco de acidentes associados à ingestão de álcool aumenta exponencialmente com a TAS. Procedendo à comparação de indivíduos com e sem ingestão de álcool, verificou-se que o risco relativo foi 1.4 vezes superior com TAS de 0.2-0.4 mg/ml, 11.1 vezes para TAS de 0.5-0.9 mg/ml, 48 vezes para TAS de 1.0-1.4 mg/ml e 380 vezes para TAS acima de 1.5 mg/ml.

Outros autores encontraram alterações equivalentes com TAS reduzidas: Schneider *et al.* constataram que, com alcoolemia de 0.3 mg/ml, o tempo médio de reacção visual estava significativamente alterado, apresentando valores da ordem dos 406 milisegundos (ms-1) para aqueles que ingeriram álcool, em comparação com 376 ms-1 no grupo controlo ($p < 0.01$)¹.

West *et al.* demonstraram que o tempo de reacção a situações imprevistas era de 2.5 segundos com TAS de 0.0 mg/ml, aumentando para 3.2 segundos com TAS de 0.25 mg/ml².

Brookhuis *et al.* verificaram que condutores com TAS de 0.4 mg/ml, além de alterações no EEG, evidenciavam uma perturbação de 30% nos movimentos de rotação lateral do volante e de 19% na percepção das alterações de velocidade do veículo precedente³.

Grant *et al.*⁴ concluíram, em testes experimentais, que as capacidades psicomotoras são diferentes para os diversos níveis e se agravam de modo significativo com TAS de 0.5 mg/ml. Existe diferença significativa ($p < 0.05$) entre a TAS de 0.2 mg/ml e a de 0.5 mg/ml: 1) num teste destinado a determinar o tempo de reacção a duas

informações visuais (secondary visual reaction time) o tempo de resposta foi de 35 ms-1 para a TAS de 0.2 mg/ml e de 86 ms-1 para a taxa de 0.5 mg/ml; 2) noutra teste (choice reaction time) o tempo de reacção foi de 33 ms-1 para TAS de 0.2 mg/ml enquanto para TAS de 0.5 mg/ml foi de 68 ms-1.

Relativamente à audição Murata *et al.*, verificaram que 250 cm³ de cerveja (5%) prejudicavam significativamente a capacidade auditiva⁵. A visão periférica fica afectada em 10% com TAS de 0.2 e 30% com TAS de 0.5 mg/ml.

A Direcção-Geral de Tráfego espanhola, numa das suas últimas publicações, assume que o risco de acidente duplica (aumento de 100%) de 0.3 mg/ml a 0.5 mg/ml e aumenta 5 vezes de 0.5 mg/ml a 0.8 mg/ml. O mesmo afirma a Prévention Routière francesa.

Numa publicação recente da National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) nos EUA é apresentado um gráfico que ilustra de forma esclarecedora as alterações que começam a surgir entre 0.1 e 0.2 até aos 0.5 mg/ml. De 0.1 a 0.2 mg/ml estão perturbados o tempo de reacção, a divisão da atenção e a função visual, sendo prejudicadas a firmeza e a resposta às situações de emergência; de 0.2-0.3 mg/ml, a capacidade de controlo da direcção; de 0.3-0.4 mg/ml, o controlo do movimento dos olhos; de 0.4 a 0.5 mg/ml, a coordenação¹.

Para esta entidade o risco relativo de acidentes fatais é maior para alguns grupos populacionais. Para o grupo etário do sexo masculino dos 16 aos 20 anos o risco relativo de acidentes fatais aumenta cerca de 10 vezes (1.000%) de 0.2 mg/ml para 0.5 mg/ml².

A taxa de acidentes fatais varia com a idade, sendo o maior risco antes dos 21 anos e depois dos 55 anos. Para os condutores em geral e principalmente para os do sexo masculino com idades inferiores a 21 anos, cada aumento na TAS de 0.2 mg/ml mais que duplica o risco relativo de acidentes fatais³. Para a mesma TAS o risco é substancialmente mais elevado nos adolescentes do que nos adultos, devido à sua inexperiência e ousadia perante o risco. Os condutores de 16-20 anos, com alcoolemia de 0.1-0.4 mg/ml, têm um risco 6 vezes superior de estarem envolvidos num acidente fatal, relativamente àqueles com mais de 25 anos; os jovens com 16-17 anos têm por sua vez um risco maior, três vezes superior relativamente aqueles do grupo etário entre os 18-24 anos, para os mesmos valores, baixos, de TAS.

A privação do sono eleva também o risco de acidentes. Está provado que mesmo TAS muito reduzidas (0.1 mg/ml), aumentam a susceptibilidade à sonolência, potenciando e agravando os efeitos perversos associados à

privação do sono. Estes dados são uma das explicações para o aumento da incidência do número de acidentes com TAS muito reduzidas¹.

O período do dia influencia igualmente o comportamento na estrada. Existe evidência científica que com TAS de 0.2-0.3 mg/ml a capacidade para dividir e manter atenção pode estar prejudicada, principalmente depois da meia-noite e de madrugada².

Países com limites de TAS máxima admissível inferior a 0,5 mg/ml

Based on extensive research over several decades, we now have overwhelming evidence showing that even BACs as low as 0.02% impair driving-related skills.» Zador *et al.* National Highway Traffic Safety Administration, EUA, April 2001.

Dos 54 países no Mundo que têm legislação para limitar a TAS máxima para a condução, 32 (59%), dos quais 23 na Europa, têm leis no sentido de penalizar a condução com TAS inferior a 0.5 mg/ml. Dos 10 maiores produtores mundiais de vinho, 60% já têm taxas, pelo menos para alguns grupos populacionais, iguais ou inferiores a 0.3 mg/ml.

Em nenhum país, à excepção da Alemanha de Leste quando da integração das duas Alemanhas, se registou a alteração da legislação no sentido da subida da TAS, como se verificou em Portugal³.

Conclusões

1. Os acidentes de viação, considerando a morbilidade, mortalidade e impacto sócio-económico, têm uma amplitude muito superior a algumas doenças oncológicas. Deve ser entendido como uma verdadeira «doença grave», felizmente susceptível de prevenção. Os acidentes na estrada são a principal causa de morte nos adolescentes e adultos jovens portugueses e responsáveis anualmente por cerca de 50 000 anos potenciais de vida perdida (APVP).

2. A condução sob o efeito do álcool é um grave problema de saúde pública em Portugal, onde se associam, numa perspectiva mundial, um dos maiores índices de sinistralidade rodoviária (o mais elevado da União Europeia) com um dos mais elevados consumo de bebidas alcoólicas. O número médio de condutores circulando

com TAS elevada é de aproximadamente 1.5-3.0%, enquanto 40% dos acidentes fatais envolvem condutores alcoolizados; destes 33% têm TAS inferior a 0.5 mg/ml, o que significa que possam morrer em Portugal 250 condutores por ano com alcoolemia inferior a 0,5 mg/ml.

3. É referido por Zador *et al.* que Based on extensive research over several decades, we now have overwhelming evidence showing that even BACs (blood alcohol concentration) as low as 0.02% impair driving-related skills.

4. Não existe taxa de álcool no sangue absolutamente segura. Numerosos estudos científicos efectuados desde há algumas décadas (simuladores e avaliações comparativas dos acidentes com diferentes TAS) fornecem ampla evidência que mesmo TAS «reduzidas» (0.2 mg/ml) podem desencadear alterações significativas nas capacidades sensorial e psicomotora do condutor. Existem pelo menos 50 publicações científicas demonstrando perturbações das capacidades com TAS inferiores a 0.5 mg/ml; 73% dos estudos em simuladores mostram alterações com TAS inferiores a 0.39 mg/ml.

5. De 0.2 mg/ml para 0.5 mg/ml o risco de acidentes mortais aumenta para o dobro na população em geral e 10 vezes nalguns grupos de jovens (sexo masculino dos 16-20 anos).

6. Nos países em que foi introduzido o limite de 0.2 mg/ml para a TAS, de forma geral ou restrita a alguns grupos populacionais, assistiu-se de forma significativa à redução da sinistralidade e da mortalidade rodoviária.

**ESTRUTURAR O TRÂNSITO, DESESTRUTURAR O ESPAÇO URBANO:
O CASO DA VIA CIRCULAR NASCENTE
EM SÃO JOÃO DO ESTORIL**

Emília Margarida Marques*

Abertura

Em causa nesta comunicação está um dos múltiplos aspectos da motorização na sociedade portuguesa, a saber, a definição no território dos espaços de circulação dos veículos automóveis.

Trata-se aqui da construção de uma nova estrada e do seu impacto sobre uma área residencial, do ponto de vista dos quotidianos e vivências de quem lá mora.

Em ordem a situar o assunto num quadro mais global, será porventura útil ter presentes dois breves excertos do relatório Mobility 2001. World mobility at the end of the 20th century and its sustainability¹, cuja elaboração foi promovida pelo World Business Council for Sustainable Development, agremiação absolutamente insuspeita, bem pelo contrário, de oposição à crescente automobilização da economia e das práticas sociais e de consumo².

Pelos anos 1960-70, nos Estados Unidos, urban motorways were sometimes built through the middle of established communities (most frequently those with insufficient political power to oppose that alignment), in effect dividing the community and constructing a physical barrier between the two halves. (...) it is clear that building new roads is not a foolproof 'solution' for congestion. Building new roads is not always possible; it is

almost always expensive; and the new capacity is regularly swamped by traffic growth induced in part by the anticipated easier travel conditions and changes in land use.

Que estrada é esta?

A estrada em apreço, designada Via Circular Nascente a São João, faz parte de uma rede de chamadas vias estruturantes definida no Plano Director Municipal (PDM) de Cascais¹. O adjectivo estruturante remete aqui para um conceito de rodovia um ou vários níveis acima da malha que irriga as zonas residenciais e destinada, portanto, a fazer ligações entre núcleos populacionais e/ ou entre outras estradas relevantes. O discurso de justificação produzido pelo município e respectivos técnicos sustenta que o concelho está mal servido deste tipo de vias (pouco mais tendo que a EN 6 — estrada Marginal — e a A5) tornando-se portanto necessário (por causa do «desenvolvimento», por causa do «ordenamento») — construí-las para «estruturar», i.e., para arrumar, para organizar a circulação rodoviária. Para não ser preciso, como exemplificam, «andar às voltinhas» pelo meio das casas quando se quer ir de uma a outra povoação.

O PDM prevê, então, uma rede de quatro vias estruturantes (a juntar à Marginal e à auto-estrada e ainda acrescentadas da variante de Carcavelos): Circulares a São João e a São Pedro, Longitudinais Norte e Sul.

A Circular a São João tem um papel relevante nesta malha. São cerca de 6 km, ligando a Marginal ao futuro IC 30, na zona do autódromo do Estoril. É o grande eixo norte-sul do concelho e, conseqüentemente, a grande ligação a Sintra (placas com esta indicação, aliás, encontram-se já colocadas junto à rotunda 1 da circular, embora até Sintra falte ainda construir uns 5 km de via). A construção e a concepção desta circular associam-se à desclassificação da Marginal, de estrada nacional para estrada municipal, justamente a partir de São João do Estoril, existindo protocolo entre a câmara municipal e a antiga Junta Autónoma de Estradas (JAE) para que esta cubra parte dos custos de construção da circular, como contrapartida àquela desclassificação¹. De facto, um dos múltiplos fluxos de trânsito que passarão a utilizar este eixo, ou partes dele, tem destino a norte e noroeste de Cascais: em lugar de atravessar esta vila, como hoje acontece, desviar-se-á para o interior, atravessará São João e tomará depois a A5, em cujo nó do Estoril está previsto permitir acesso para poente (actualmente apenas se acede nesse ponto ao sentido Cascais-Lisboa)². Trata-se portanto também, em parte, de uma circular a Cascais.

Os 6 km da nova estrada repartem-se, para finalidade administrativa, de projecto e de execução, em seis troços contíguos, estando o primeiro a cargo da Refer e cabendo os restantes à câmara municipal de Cascais. Os troços organizam-se da seguinte forma: ligação desnivelada à Marginal; ligação túnel/ estrada da Alapraia; estrada da Alapraia/ Bairro Social da Galiza; daqui ao nó do Estoril da A5 (também com ligação à via Longitudinal Sul);

deste ao nó das Fisgas (ligação à Via Longitudinal Norte); deste ao IC 303. Apenas o terceiro destes troços se encontra já em obra, sobre ele se debruçando em particular esta comunicação.

Como suporte aos vários projectos de execução foi realizado um estudo de tráfego⁴, datado de 1996 e incluindo previsões até ao horizonte 2020. Tendo em conta tais previsões, o estudo recomenda que a via seja projectada com quatro faixas de rodagem e preparada para velocidades-base entre 50 e 65 km/h.

Por onde passa?

Se tais recomendações encaixam cabalmente nas funções da via acima enunciadas, o conflito emerge, porém, quando se verifica, fazendo zoom às plantas de localização, que a via será traçada não por fora, ou à volta, do tecido urbano, como faria supor a designação circular, mas literalmente por cima dele, atravessando-o e dividindo-o¹. Na verdade, e parafraseando o discurso supracitado, deixará de ser necessário andar às voltas por entre as casas: continua-se no meio delas, sim, mas passa a ir-se «a direito» como se não estivessem lá. Não só o trânsito se mantém na malha residencial (mesmo porque, de resto, já não há corredores alternativos), como os seus impactos serão poderosamente agravados pelo pouco caso que a nova estrada daquela malha faz.

A incompatibilidade assim desenhada entre, por um lado, uma via pensada para velocidades-base acima do permitido pelo Código da Estrada nas povoações e, por outro lado, a sua localização em zona habitacional, torna-se óbvia sem grandes explicações. Será porventura útil, entretanto, caracterizar os vários tipos de impacto.

Tipos de impacto

Por um lado, temos a destruição ou, mais frequentemente, o prejuízo de equipamentos: habitações e logradouros, Escola Secundária de São João, Centro Pastoral Nossa Senhora de Fátima (unidade de apoio social ao realojamento no Bairro Novo do Pinhal), Jardim Municipal Azeredo Perdigão, áreas de estacionamento,

artérias de circulação local. No conjunto, uma vasta apropriação de espaços de uso local para uso do trânsito de passagem.

Ao mesmo tempo, a estrada provoca um acentuado efeito de barreira sobre a paisagem, sobre a circulação viária local e, principalmente, sobre a circulação pedonal (aquela que mais directamente se prende com as dinâmicas sócio-territoriais constituintes de uma área residencial) com repercussões fortes no quotidiano dos moradores.

Com isto se relaciona um forte aumento da insegurança rodoviária, ao qual se somam outros factores de degradação ambiental (mais ruído, com infracção do normativo em vigor¹; mais poluição atmosférica), ainda agravada pela já referida destruição de parte significativa da área verde anteriormente existente¹.

Conjugados, estes efeitos traduzir-se-ão em empobrecimento e desestruturação do espaço atravessado pela circular, com ghetização acrescida do bairro de realojamento (tornado espaço de agressiva passagem e despojado da sua artéria de ligação interna, a rua Martin Luther King, eliminada pela nova estrada) e, por toda a área, perda de sossego e tranquilidade, transtorno das relações de vizinhança, prejuízo para o comércio local, desvalorização das habitações².

Desperdício

A incompatibilidade entre as funções e características que à nova estrada se pretendem atribuir e a sua localização em zona residencial originou, inevitavelmente, reiterados protestos dos moradores, os quais resultaram em alterações ao projecto inicial (que havia sido começado a executar no final de 2003) e, mesmo, ao projecto posterior, de Abril de 2001 (aprovado em reunião de câmara em 09.05.20014).

Que a câmara municipal não tenha podido ignorar por completo a pressão dos moradores reflecte justamente aquela essencial incompatibilidade. Em consequência, as alterações introduzidas impedem que (nos troços sujeitos à referida pressão) a via possa vir a desempenhar cabalmente as funções para que fora inicialmente planeada.

Infelizmente, porém, esta constatação não conduziu a uma revisão global do projecto e seus pressupostos, pelo que as alterações são apenas pontuais, dirigidas aos aspectos mais escandalosos e mais contestados. Como resultado, chegou-se, em sucessivas adaptações, a um projecto pouco coerente, obviamente menos satisfatório que o inicial do ponto de vista da mobilidade, claramente insatisfatório do ponto de vista da qualidade urbana — e acarretando praticamente os mesmos custos que teria o inicial. Acresce que, futuramente, uma vez aberta a via ao tráfego e tornados evidentes os seus impactos, outras alterações, sobretudo no campo da segurança pedonal, serão fatalmente introduzidas (espera-se que antes da ocorrência de acidentes graves) afastando cada vez mais a estrada obtida da estrada projectada.

Assim, o dispêndio na construção de uma «via estruturante» não proporcionará, neste caso, o devido retorno, uma vez que o local onde a mesma se implanta impede o cabal aproveitamento das suas potencialidades. Também do ponto de vista económico, portanto, teria sido preferível reconhecer que uma «via estruturante» não cabe

naquele local e equacionar soluções integradas (logo mais eficazes e mais baratas) de mobilidade e qualidade urbana.

Alterações ao(s) projecto(s)...

Quando se iniciaram as obras, estava em causa a construção de uma via com quatro faixas de rodagem e separador central, em traçado predominantemente rectilíneo entrecortado de rotundas de grandes dimensões. Salvo raras excepções (uma apenas no troço 3) a via não comunicava com a rede viária existente senão através das rotundas, sendo cortadas as demais artérias dispostas na sua perpendicular. Paragem e estacionamento estavam proibidos em todo o traçado, pelo que o projecto incluía, para abrigar parte dos automóveis que então estacionavam em duas avenidas a recobrir pela via, uma «bolsa de estacionamento» sem comunicação com a estrada, cuja implantação destruiria o pouco que ficava a restar do Jardim Azeredo Perdigão e dos caminhos pedonais da área. Com forte prejuízo dos itinerários pedonais efectivos, o atravessamento para peões far-se-ia em passadeiras semaforizadas com botão de espera, colocadas junto às rotundas.

Em relação a este, o projecto elaborado na sequência dos protestos (mas não das propostas!) dos moradores, datado de Abril de 2001, apresenta três diferenças: a) o perfil da estrada é rigorosamente o mesmo, mas somente duas das quatro faixas de rodagem serão utilizadas para circulação, destinando-se as restantes a estacionamento em espinha; b) num curto segmento correspondente ao contorno sul e parte do contorno poente do Jardim o perfil é diverso, com 2 faixas no total e sem separador, poupando alguma área verde; c) as rotundas 1 e 2 são alteradas, no caso da primeira para uma configuração elíptica e no caso da segunda para um raio ligeiramente inferior e colocação ligeiramente mais a poente. Mantém-se rigorosamente igual ao projecto anterior a deficiente comunicação com a rede viária local e o corte de artérias, assim como o regime de paragem e estacionamento (proibidos a partir da faixa de rodagem) e os insuficientes atravessamentos pedonais. Mantém-se igualmente a perigosa recta ininterrupta de 500m em declive acentuado entre as rotundas 3 e 21. Salvo na já citada parcela do Jardim Azeredo Perdigão, a estrada ocupa, neste projecto, exactamente o mesmo espaço que ocupava no anterior, sendo portanto idêntico o grau de destruição directa que provoca.

Tendo os protestos dos moradores obviamente prosseguido após a aprovação deste projecto (que, de resto, ao contrário do que havia sido prometido pela câmara, não nos foi previamente apresentado) e tendo sido possível dar visibilidade ao problema no contexto do recente processo eleitoral autárquico, novas alterações foram entretanto anunciadas: estacionamento confinante longitudinal no segmento de apenas duas faixas (junto ao contorno sul e parte do contorno poente do Jardim); inclusão de três novas passadeiras em pontos relevantes (uma delas anteriormente existente e que o projecto de Abril eliminava); sobrelevação das passadeiras (marcadas sobre lomba de largura suficiente e devidamente sinalizada, forçando uma efectiva limitação de velocidade); construção de uma ilha arborizada sensivelmente a meio da recta entre as rotundas 2 e 3, obrigando a um ligeiro desvio no eixo de circulação, com o objectivo de limitar a velocidade; inclusão de duas saídas e duas entradas de mão de e para artérias contíguas (que o projecto de Abril de 2001 cortava totalmente); ligeiro desvio do traçado

no troço norte da recta entre as rotundas 2 e 3, de forma a limitar os danos causados ao Centro Pastoral Nossa Senhora de Fátima¹.

A serem efectivamente introduzidas, estas novas alterações favorecerão a circulação pedonal e, porque introduzem elementos físicos e psicológicos de limitação de velocidade (sobreelevação das passadeiras, ilha arborizada, estacionamento confinante), concorrerão para diminuir os níveis de insegurança, ruído e poluição atmosférica.

... mas não ao conceito

Tudo isto fica longe, porém, de uma efectiva revisão do projecto e seus pressupostos.

Não recusando a abertura, na sua área de residência, de novas artérias — mesmo sabendo que serão essencialmente destinadas a trânsito de passagem — a Associação de Moradores tem contudo sempre reclamado que as mesmas se adequem inequivocamente a uma zona habitacional (atravessamentos pedonais seguros e suficientes, estacionamento confinante longitudinal, traçado não excessivamente rectilíneo, ligação à rede viária existente, etc.) e que em caso algum prejudiquem os equipamentos existentes. Isto é técnica e economicamente viável (mais barato até, como já se mencionou, do que a obra em execução), desde que se pensem de modo integrado os problemas da mobilidade (trânsito de passagem) e da qualidade urbana.

Assim, propusemos que um dos mais importantes equipamentos da área, o Jardim Municipal Azeredo Perdigão, viesse, ao invés de ser parcialmente destruído, a servir de eixo a toda a intervenção¹. Com a sua forma alongada, em «L» (contornando a urbanização Quinta da Galiza) e a importância dos itinerários pedonais que abriga, o jardim sugere precisamente uma boa forma de enquadramento da nova ligação. Na nossa proposta, seria enriquecido em espécimes e equipamento e prolongado para sudeste e para norte (no bairro de realojamento), obtendo-se ao longo da nova via um corredor verde multifuncional (servindo ao lazer e à sociabilidade, à circulação pedonal, à protecção das habitações face aos impactos do trânsito acrescido, etc.) e um enorme ganho de qualidade paisagística e ambiental dos espaços públicos, em toda a área e de forma integrada. Isto seria absolutamente viável se, ao invés de se insistir na construção de quatro faixas de asfalto (embora duas delas destinadas a estacionamento) e separador central, se construísse em todo o troço apenas a largura de asfalto necessária a duas faixas de rodagem e duas bermas para estacionamento confinante longitudinal (ao todo, doze metros de asfalto). Acresceria o ganho em acalmia de velocidades proporcionado por esta modalidade de estacionamento.

Seria uma solução mais barata, muito menos penalizadora da população residente e que abriria caminho ao trânsito de passagem. Mas não é adoptada porque, mesmo estando-se em plena área residencial, a questão

rodoviária prevalece, de modo inquestionado, naturalizado, mesmo, sobre as restantes considerações de ordem sócio-urbanística ou ambiental.

Inquestionável? Insustentável

A inquestionabilidade da estrada é inseparável da inquestionabilidade do automóvel e, portanto, da crescente motorização na sociedade portuguesa — da qual um dos factores mais poderosos é a insuficiência das políticas e acções de ordenamento territorial.

Efectivamente, o território vai-se (des)organizando de tal modo que as pessoas cada vez mais e mais longamente se deslocam para trabalhar, consumir, praticar desporto, aceder à educação ou à cultura, *etc.* — o que se relaciona, em grande parte, com as lógicas de produção (e transacção) de espaço urbano e habitacional: a ocupação de cada cantinho das áreas metropolitanas com cogumelos habitacionais assenta na mobilidade automóvel. Nunca se encara como passo indispensável dotar as novas urbanizações (por vezes nem as novas faculdades, ou os novos hospitais, ou os novos teatros...) de transporte colectivo eficaz. Isso exigiria um esforço de planeamento e coordenação que se encontra, evidentemente, além da esfera de acção do construtor privado. E como as lógicas de ordenamento do território não têm força para se sobrepor às lógicas de mercado, o poder público também não tem, ou não quer ter, capacidade para intervir sistemática e eficazmente a esse nível. Espera-se portanto que cada um resolva por si o problema da mobilidade — com recurso, evidentemente, ao automóvel.

Que o processo é insustentável, por razões ambientais e urbanísticas (das quais o caso apresentado constitui, justamente, um pequeno exemplo) eis o que de há muito se encontra estabelecido. Por exemplo, o relatório TERM 2000 (Transport and Environment Report Mechanism) da Agência Europeia de Ambiente¹ é taxativo: the transport system that has evolved in the EU [...] poses significant and growing threats to the environment and human health, and even defeats its own objectives ('too much traffic kills traffic'). Em consequência, este relatório desvia o foco da mobilidade, i.e., capacidade de deslocação no espaço, para a acessibilidade, entendida como capacidade de acesso aos serviços e bens mediante deslocação ou mediante uma proximidade devidamente planeada. Alerta também para a urgência de organizar mais eficientemente largas parcelas da actividade económica: major efforts are needed to reduce the linkage between transport and economic growth. Assinala

ainda os fenómenos de exclusão decorrentes da crescente ligação entre automóvel e acessibilidade, uma vez que 30% dos agregados familiares da UE não têm acesso àquele recurso.

Qual a prioridade?

Alguma pesquisa através da Internet junto de entidades oficiais ligadas à política de transportes, em vários países, revela também a importância crescentemente atribuída à segurança de peões e ciclistas, não somente pela sua maior vulnerabilidade e igual direito de circulação mas, em grande parte, pela contribuição que a presença de itinerários pedonais e cicláveis seguros, atractivos e pertinentes nas deslocações quotidianas (não se trata de ciclovias de fim de semana) pode trazer à diminuição do número de pequenos e médios percursos feitos em automóvel — e, portanto, ao descongestionamento das vias e à melhoria da qualidade ambiental nos espaços urbanos (como, de resto, no planeta em geral). O transporte não motorizado (NMT, na sigla em inglês) é actualmente considerado parcela fundamental do sistema de mobilidade. Que os 30 km/h são o limite para uma coexistência segura entre o automóvel e a intensa circulação pedonal, que o respeito efectivo dos limites de velocidade requer a presença de limitadores físicos (na configuração da via ou no próprio funcionamento do veículo — havendo já a este último respeito experiências relevantes pelo menos no Reino Unido e na Suécia), que as passadeiras sobre-elevadas são eficazes, que as passadeiras semaforizadas com botão de espera são penalizadoras para os peões — tudo isto, entre muitos outros elementos, concita actualmente uma quase unanimidade¹.

Particularmente interessante é o caso da Suécia, cujo parlamento aprovou em 1997 a Vision Zero — uma estratégia nacional para a segurança rodoviária que tem por finalidade, através de uma correcta concepção de todo o sistema de transportes, reduzir a zero não os acidentes (objectivo reconhecidamente irrealista) mas as mortes e ferimentos graves originados por aquele sistema. Neste âmbito, the level of violence that the human body can tolerate without being killed or seriously injured forms the basic parameter in the design of the road transport system — sendo a velocidade considerada o mais importante factor de regulação na segurança rodoviária¹.

Se existe algo a que possa chamar-se desenvolvimento é certamente isto. Dá que pensar, na verdade, o grau de esclarecimento público e de exigência cívica necessário para que um Estado eleja tal parâmetro como chave da sua política rodoviária.

Dá que pensar, também, a distância a que disto nos encontramos quando se recorda a velocidade-base recomendada pelo estudo prévio da Via Circular Nascente a São João ou quando, respondendo a perguntas da Provedoria de Justiça (cuja intervenção solicitámos) sobre a mesma obra, um técnico da câmara de Cascais calmamente esclarece que a opção, em plena área residencial, por uma via com quatro faixas, separador e todas as demais características já descritas se ficou a dever ao objectivo de proporcionar ao tráfego o nível de serviço C

— que é, esclareça-se, aquele que o Plano Rodoviário Nacional (DL n.º 222/98, de 17 de Julho) recomenda para ICs e ENs...

O como e o porquê

Muito há a conhecer sobre os complexos processos sociais que entre nós (como noutros locais) conferem ao automóvel e ao elemento seu correlato — a estrada — uma tal prevalência nas práticas e representações dos cidadãos e das instituições. Entre muitos possíveis, seguem quatro esboços de objecto, directamente inspirados nesta experiência.

— As dinâmicas económicas e sociais associadas aos fenómenos, interactuantes, de expansão suburbanizante, especulação imobiliária e uso crescente do automóvel.

— Os usos sociais dos «técnicos» e dos «motivos técnicos» no diálogo (quando ocorre) entre cidadãos e instituições de poder (no caso, poder local); a opacidade do discurso «técnico», perfeita para substituir ao diálogo o monólogo irrefutável, perfeita para a legitimação da decisão — que é todavia administrativa e política.

— Relacionadamente, a ausência ou quase ausência, nas instâncias que informam a decisão, de determinadas áreas do conhecimento (e.g. as ciências sociais) e a relação marcadamente hierárquica entre as que estão presentes; por exemplo, ao invés de se chamar o arquitecto paisagista para pensar a melhor integração de uma nova artéria numa zona habitacional e chamar depois o engenheiro para desenhar a estrada no corredor definido pelo primeiro, chama-se o engenheiro para conceber a estrada independentemente do contexto — e a seguir o paisagista para enfeitar as rotundas e separadores.

— As noções de progresso, desenvolvimento, evolução e a forma como tão facilmente o automóvel (e portanto a via rodoviária) aparece como sua tradução material.

A AUTOMOBILIZAÇÃO DO PENSAMENTO SELVAGEM

Manuel João Ramos*

1.

Devo começar por esclarecer os leitores que a minha área de especialização não é a segurança rodoviária nem o estudo do fenómeno da motorização automóvel em Portugal. O meu conhecimento destas questões é, em grande medida, empírico, amador e politicamente motivado (ver Ramos, 2003). É verdade que tenho, nos últimos cinco anos, estudado com atenção estatísticas da sinistralidade, evoluções tecnológicas e educacionais na área da segurança rodoviária e possibilidades de alteração dos comportamentos ao volante, legislação específica cível e criminal sobre condução automóvel, ordenamento dos transportes, *etc.* Mas, e nisso não me distingo da maioria dos antropólogos portugueses, é sobretudo da minha experiência como condutor, peão e cidadão que retiro a parte mais substantiva das informações que possuo sobre os usos e abusos da motorização automóvel neste país.

2.

O automóvel, mais do que qualquer outro objecto de consumo de massas, moldou a construção da modernidade no século XX. No entanto, só por omissão tem constituído uma preocupação da investigação e do discurso antropológicos. Esta «presença ausente» do automóvel no horizonte das preocupações analíticas dos antropólogos diz bastante sobre o modo como, ao longo de toda a sua história, a disciplina se habituou a recortar a realidade estudada, no intuito de promover um objecto ideal identificado por uma estilística e uma retórica exotistas. Um tal objecto, um tal olhar e um tal discurso parecem conspirar para evitar reconhecer de forma explícita a relevância do estudo antropológico do universo automóvel. Surgindo este como um dos mais efectivos instrumentos da massificação de hábitos e ideias que levaram à constituição da actual lógica discursiva da «globalização», o automóvel parece ser sentido como anátema para a antropologia que, com a sua histórica

atração pelo variável, pelo local e pelo diferente, não vê nele senão uma acção desagregadora das especificidades culturais de microcosmos sociais tradicionais que tem por hábito estudar.

As causas profundas da ausência de produção antropológica sobre o fenómeno da automobilização (quer dizer, da mobilidade por transporte automóvel) serão muitas, e algumas seguramente insondáveis. Seja como for, este retraimento histórico da reflexão antropológica contrasta claramente com a importância crescente que a presença do automóvel, e de todo o sistema de relações sociais, económicas, políticas, e jurídicas implicado na conceptualização colectiva da mobilidade motorizada, têm na organização das sociedades, mesmo daquelas — as «ditas primitivas» — que sempre constituíram o ponto de fuga da disciplina.

Constatada a pobreza da produção antropológica no que respeita aos estudos da mobilidade motorizada e do fenómeno da automobilização das sociedades contemporâneas, importa referir que algumas investigações recentes sugerem, no entanto, vias possíveis de aprofundamento, na perspectiva particular da antropologia (Edensor, 2002; Gossiaux & Barjonet, 1990; Miller *et al.*, 2001; Ross, 1996; Thoms *et al.*, 1998), do conhecimento sobre a instância complexa e multifacetada que é a produção e o consumo mundial de vários milhões de veículos impulsionados por motores de explosão, e o seu impacto nos diversos contextos locais, regionais e nacionais.

Ressalta destes estudos que, por um lado, a sensibilidade holística da antropologia — seja como perspectiva de abordagem e questionamento, como proposta epistemológica e metodológica — pode permitir-lhe oferecer, num contexto interdisciplinar, um contributo relevante para o estudo da mobilidade automóvel e das suas representações colectivas, e para uma melhor compreensão do meio social do trânsito, e mesmo da problemática do risco e da insegurança rodoviária. Por outro lado, tais estudos apelam a uma abordagem relativizadora e comparativa que, sendo uma chave habitualmente importante da análise antropológica, predispõe a convocar experiências e vivências profundamente dissemelhantes para melhor ajudar a situar a relevância de uma temática. Sublinham, assim, a ideia de que os sistemas de mobilidade automóvel implicam princípios comuns e leis gerais de funcionamento, mas que se encontram sujeitos a grandes variações regionais, e produzem diferentes soluções de convivência — mais ou menos hostil — entre as pessoas e os veículos, não apenas em função do grau de automobilização da sociedade mas também do modo como ela transforma os sistemas de representações e os valores culturais (Reiller, 2001: 154 seq.).

Na realidade, a busca de modelizações holísticas dos fenómenos sociais, assim como a valorização de uma reflexão comparativista são já marcas antigas da pesquisa antropológica. Esta dupla herança do discurso antropológico, ainda que problemática (Gomes da Silva: 2003: 33 seq., 49 seq.), pode gerar formalizações abrangentes e generalizadoras dos processos de conceptualização do automóvel e da sua influência na reconfiguração do fenómeno da mobilidade humana e na reorganização profunda das comunidades nacionais — desde que previamente sujeita a um questionamento intenso.

O estudo do fenómeno da automobilização das sociedades tem um cariz marcadamente transdisciplinar. A sua complexidade requer o fortalecimento das vias de diálogo entre disciplinas diversas: da economia à psicologia social e cognitiva, da sociologia do desenvolvimento à engenharia dos transportes, da geografia e ecologia humanas à antropologia, da história social aos estudos da comunicação e à investigação nas áreas da saúde pública e da prevenção do risco. Neste âmbito, pode-se colocar legitimamente a questão se não será conveniente redefinir as matrizes do inquérito etnográfico e redireccionar a reflexão antropológica de modo a que ela forneça um

contributo positivo e enriquecedor a outras disciplinas. Dito de outro modo, devemo-nos inquirir como pode ser definido o objecto do estudo antropológico do que poderíamos designar como os processos de automobilização das sociedades humanas.

3.

No contexto português, o panorama dos estudos nesta área aponta para uma nítida falta de diálogo interdisciplinar, o que tem levado em muitos casos a que os investigadores se refiram, com autoridade questionável, a matérias que excedem a sua competência disciplinar, sem procurar o contacto de especialistas de áreas distintas. Foi com a preocupação de contribuir na busca de respostas a este problema que optei por invocar explicitamente no título desta comunicação o livro de Claude Lévi-Strauss, *La pensée sauvage* — uma obra antropológica que suscitou, na sua época¹, um intenso diálogo interdisciplinar. A ideia de uma «automobilização do pensamento selvagem» tem assim um duplo sentido. Por um lado, sugere um apelo ao interesse pelo fenómeno da automobilização por parte da investigação antropológica, e por outro, procura definir os termos de um contributo possível da antropologia para essa área de estudo².

O facto de serem muito inconsistentes em Portugal as exigíveis estruturas de investigação interdisciplinar sobre o trânsito, a segurança rodoviária, e, genericamente, o papel do automóvel na dinâmica de transformação da sociedade, coloca-nos numa situação interessante: sendo o terreno praticamente inexplorado, se exceptuarmos os trabalhos desenvolvidos na área da engenharia dos sistemas de transportes (sobretudo pelo IST e pelo LNEC), da traumatologia médica e da saúde pública, e alguma investigação pontual em sociologia, economia, psicologia e geografia, temos perante nós um desafio urgente à reflexão e à acção concertadas, num contexto em rápida mutação.

Teria sido de grande utilidade que a investigação científica tivesse acompanhado desde o início, de forma sistematizada, a transformação de Portugal em sociedade automóvel — em particular, desde meados dos anos oitenta. Infelizmente, o recente processo de universalização do uso do transporte automóvel privado, e a concomitante adaptação estrutural da sociedade portuguesa, não mereceram a atenção de um observatório interdisciplinar³. A engenharia social operada em Portugal poderia assim ter sido eventualmente menos traumática, tanto no que respeita ao endividamento das famílias e do país, e à mudança do sistema de valores, como no que respeita aos índices de sinistralidade rodoviária e aos problemas de saúde pública deles decorrentes.

Numa perspectiva antropológica, a ideia de uma «automobilização do pensamento selvagem» significa antes de mais que um estudo social e cultural das relações entre o homem e o automóvel pode revelar a existência de sistemas colectivos de codificações e representações, que se apropriam de sistemas pré-existentes, transformando-os. De algum modo, e desenterrando das memórias antigas da disciplina uma expressão particularmente feliz de Marcel Mauss, poderíamos conceber o fenómeno da automobilização como um «facto social total»¹, através do qual podemos substituir um olhar demasiado especializado por uma percepção

global e interactiva de ideias, práticas, concepções e produções, problemas e soluções sócio-culturais que nele se exprimem.

Para uma compreensão do fenómeno da automobilização de uma sociedade, e para a consideração analítica do sistema do trânsito como um meio social e como espaço de comunicação e de subordinação, é exigível um estudo das representações e das significações que lhe subjazem, e que são por ele transformadas. Olhar o automóvel como um mero veículo de transporte é assumir uma postura redutora do fenómeno que ele corporiza. Dispositivo de comunicação social, máquina potenciadora de uma linguagem especialmente codificada, extensão material da vontade individual, caixa de ressonância de desejos, aspirações e frustrações, instrumento de agressão letal e de auto-agressão suicidária, marca de estatuto sócio-económico, emblema de poder, metáfora erótica, personagem mitológico e totémico, objecto de ritualização de comportamentos, esposa (ou amante) mecânica... o automóvel é tudo isto e algo mais. Ele constitui-se como o centro narcísico de todo um universo social da mobilidade, e como um potente espelho reflector de um conceito de sociedade tecnocentrada e promotora de ideais individualistas.

Mas, na medida em que um automóvel só o é verdadeiramente quando interage com o ser humano — isto é, quando, paradoxalmente, começa a conduzir o condutor, a controlar quem o controla — a compreensão do seu impacto na sociedade requer que procuremos também compreender as características simultaneamente apolíneas e dionisíacas dos seus usos, os índices de violência e risco que ele suscita (Breton, 2001: 73-4), mas também o seu potencial como instrumento de ordenação e sujeição colectiva em contextos sociais onde impera o anonimato e a comunicação abstracta e à distância. Nesta medida, o estudo do problema da insegurança rodoviária, resultado de tensões sociais, psicológicas e tecnológicas divergentes, pode revelar-se como uma área de particular interesse para o estudo da dinâmica do fenómeno da mobilidade automóvel, desde que não percamos de vista que, sendo o risco uma constante do sistema — bem ou mal percebida pelos utentes — este comporta um importante factor de normalização e de controlo (implícito e explícito).

4.

Em jeito de conclusão, proponho a consideração de três vias de discussão para a qual a antropologia pode fornecer algumas possibilidades de aprofundamento:

1. O automóvel parece fornecer ao seu utilizador sensações de autodomínio, de controlo físico, e constitui uma expressão de liberdade individual dos seus movimentos. Como o escritor Rui Zink tem referido em diversas ocasiões, o automóvel constitui-se como uma armadura metálica que provoca estados de consciência alterada e transmite ao condutor uma ilusão de potência sobre-humana. Nesta medida, o automóvel parece favorecer claramente o desenvolvimento de ideais individualistas. Mas, e esta é uma mera hipótese de trabalho, se supusermos a existência de uma lógica representacional subjacente ao processo de automobilização, ela não se pautará antes de mais por uma colectivização do pensamento e por uma dissolução das identidades individuais?

Ou seja, por trás da armadilha ilusória da afirmação individualista da liberdade pessoal, não encontraremos estruturas de controlo social complexas que tendem para a despersonalização do indivíduo? Dito de outro modo, para além de carapaça de auto-ilusão e de máscara que protege o anonimato do condutor, o automóvel define-se também como extensão mecânica das suas faculdades de significação, mas sob a condição de reduzir a um mínimo de sinais convencionados — e despersonalizados — a comunicação interpessoal em meio rodoviário.

2. Na consideração dos processos de automobilização de uma sociedade são geralmente valorizadas ideias de progresso e evolução social. A automobilização implica certamente uma profunda modificação tecnológica, uma alteração estrutural dos contextos sociais, das conceptualizações espaço-temporais, das formas de cognição e de psico-motricidade. Mas, para compreender o fenómeno, há que nos distanciarmos da potente retórica da evolução e progresso, parte da herança intelectual oitocentista, e questionar os implícitos da linguagem metafórica que a automobilização induz: «velocidade», «aceleramento», «direcção», *etc.* Nesta área, o trabalho de análise lexicográfica e semântica comparativa pode fornecer interessantes resultados.

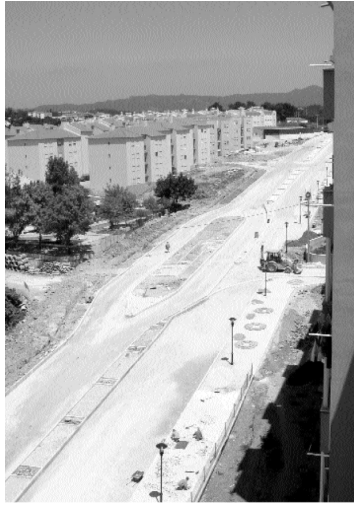
3. Como considerar os factores da violência e da prática do risco no contexto da mobilidade automóvel, e o seu peso na criação de situações de insegurança rodoviária? E em que termos é possível estabelecer analogias com a violência da guerra, por exemplo? Assumindo que a situação de violência rodoviária, a condução arriscada, e a prática — tantas vezes impune — das infracções ao sistema de códigos legais e de regras éticas na estrada parecem constituir um perigo para o sistema, poderemos dizer que este se encontra em guerra consigo mesmo, ou será que a violência é uma condição de funcionamento do sistema? Se na perspectiva do legislador, do regulador, ou da consciência cívica preocupada com a segurança rodoviária, a violência é um factor a extirpar, quando consideramos o mundo das representações colectivas sobre o automóvel, traduzidas nos apelos publicitários, na discursividade popular, no imaginário filmico-televisivo, não podemos deixar de atender ao facto de o sistema ter uma natureza complexa e aparentemente paradoxal (Guillaume, 2001: 15 seq.; Le Breton, 2001: 70-1).

Se não procurarmos entender o apelo ao risco e a exigência de segurança como partes de um todo, numa perspectiva mais abrangente, perdemos de vista uma característica fundamental do sistema: a sedução irresistível do automóvel está no seu carácter ambíguo e paradoxal — ele exacerba e anula a identidade e a liberdade individual, apela à preservação da vida e promove a pulsão de morte, requer obediência das regras e incita à sua transgressão, é factor de sociabilização no trânsito e potenciador violento da negação do próximo. Como afirma Davis (1992: 105), há que reconhecer com honestidade que o «perigo» não é um acessório que pode ser extraído

do automóvel (designed out), tornando-o «seguro»; pelo contrário, é parte integrante dele (é designed in), desde o princípio.

Referências bibliográficas

- D.G.V., 2003, Relatório de actividades: ano 2002. Lisboa: Direcção-Geral de Viação.
- Davis, Robert, 1992, *Death on the Streets: Cars and the Mythology of Road Safety*. Hawes: Leading Edge.
- Edensor, Tim, 2002, *National Identity, Popular Culture and Everyday Life*. New York, NY; Oxford, England: Berg Publishers.
- Flink, James J. , 1976, *The Car Culture*. Cambridge, Mass.; London: MIT Press.
- Gomes da Silva, José Carlos, 2003, *O discurso contra si próprio*. Lisboa: Assírio & Alvim.
- Gossiaux, Jean-François & Barjonet, Pierre-Emmanuel, 1990, *Automobilisme et société locale: les jeunes et l'auto dans la vallée de la Meuse. Une approche anthropologique*. Paris: INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité).
- Guillaume, Marc, 2001, «Paradoxes» in *Automobile: cahiers de médiologie*, 12, 1er semestre, pp. 25-23.
- Le Breton, David, 2001, «Conduites a risque» in *Automobile: cahiers de médiologie*, 12, 1er semestre, pp. 65-75.
- Lévi-Strauss, Claude, 1962, *La pensée sauvage*. Paris: Plon.
- M.A.I., 2003, *Plano Nacional de Prevenção Rodoviária*. Lisboa: Ministério da Administração Interna.
- Mauss, Marcel, 1950, «Essai sur le don» in *Sociologie et Anthropologie*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Miller, Daniel, org., 2001, *Car Cultures*. Oxford: Berg.
- Ramos, Manuel João, 2000, «Guerra nas estradas: na berma da antropologia» in Branco, Jorge Freitas; Afonso, Ana Isabel, orgs., *Retóricas sem fronteiras 2: Violências*. Lisboa: Celta.
- Ramos, Manuel João, 2000, «On the Embedment of Classical Models of Dichotomy in Modern Anthropology: the Case of Literacy Studies» *Trabalhos de Arqueologia e Etnologia*, 39, 3-4, pp. 61-80.
- Reiller, Jacques, 2001, «Une dynamique de l'ambivalence» *Automobile: cahiers de médiologie*, 12, 1er semestre, , pp. 151-61.
- Ross, Kristin, 1996, *Fast Cars, Clean Bodies, Decolonization and the Reordering of French Culture*. Cambridge, Mass.; London: MIT Press.
- Thoms, D. 1998 org., *The Motor Car and Popular Culture*. London: Ashgate.







PAGINAÇÃO: RITA LYNCE

TIRAGEM: 2000 EXEMPLARES

DEPÓSITO LEGAL: 204589/03

IMPRESSO NA GUIDE – ARTES GRÁFICAS

RUA HERÓIS DE CHAIMITE, 14, 2675-374 ODIVELAS