

ISCTE  **IUL**
Instituto Universitário de Lisboa

Departamento de Antropologia

Pedonalidade em risco
Estudo antropológico dos atropelamentos em Lisboa

Victor Manuel Pêra Meirinhos

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de
Mestre em Risco, Trauma e Sociedade

Orientador:

Doutor Manuel João Ramos, Professor Associado com Agregação,
ISCTE-IUL

Setembro, 2009

Agradecimentos

Gostaria de manifestar a minha gratidão:

Ao Professor Doutor Manuel João Ramos, não apenas pela sua orientação, mas também pelo seu apoio e disponibilidade, por ter incentivado a minha criatividade, autonomia e participação activa em conferências sobre a segurança rodoviária.

À Professora Filomena Araújo, pela promoção de um debate sobre a sinistralidade rodoviária, pelas noções de epidemiologia e por todo o apoio demonstrado.

Aos professores e colegas do Mestrado de Risco, Trauma e Sociedade que me acompanharam ao longo dos dois anos de estudo.

À minha esposa, pelo extraordinário apoio, pela confiança que me transmitiu, pela compreensão e dedicação, sem as quais nunca teria sido possível finalizar esta tese.

*It happens fast for some people and slow for some,
accidents or gravity, but we all end up mutilated.*

Chuck Palahniuk

Resumo

As estatísticas da sinistralidade rodoviária portuguesa têm manifestado, nos últimos anos, uma aparente tendência de diminuição quer no número de acidentes quer no número total de vítimas. Não obstante esta suposta diminuição, ao nível da sinistralidade em geral pouco se tem avançado sobre a vertente específica dos atropelamentos de peões na cidade de Lisboa.

Este estudo baseou-se nas estatísticas de sinistralidade da cidade de Lisboa referentes aos anos 2006, 2007 e 2008, tendo sido analisados em particular os dados relativos às vítimas pedonais. Procurou-se, desta forma, enumerar as características específicas deste grupo de vítimas, bem como as particularidades inerentes a este tipo de ocorrências.

Os peões constituem um grupo com características específicas dentro do sistema rodoviário. Parte desta especificidade advém da especial vulnerabilidade deste grupo face aos restantes utentes da via, assim como da importância do factor risco e do factor erro (ambos inerentes ao comportamento humano) no processo de condução.

Com este trabalho pretendeu-se documentar através de uma perspectiva antropológica, a interacção rodoviária peão-condutor na cidade de Lisboa, recorrendo-se, para tal, a diferentes metodologias, tal como à análise estatística, à análise do discurso e ao trabalho de campo etnográfico. Desta forma procurou-se promover uma reflexão sobre os problemas actuais referentes a esta temática, bem como sobre o futuro de uma pedonalidade sustentável em Lisboa.

Palavras-chave

Risco, erro, interacção rodoviária, pedonalidade

Abstract

The statistical reports regarding the number of road traffic accidents, and also the number of road traffic victims in Portugal have apparently demonstrated, in the last few years, a decreasing tendency. Notwithstanding, there are not many studies regarding accidents involving pedestrians in the city of Lisbon.

This study was based on the statistical reports concerning road traffic accidents in the city of Lisbon regarding the years of 2006, 2007, and 2008, and has observed in particular the data pertaining to accidents involving pedestrians. We have, accordingly tried to point out the specific characteristics of this group of victims in this particular context.

In effect, pedestrians are a specific group with particular characteristics within the road traffic system. This fact is partially attributable to a higher vulnerability of this group when compared with the other road users, as well as to the relevance of the factor risk and of the factor error (both inherent to human behaviour) on the driving process.

The aim of this work was therefore to study, from an anthropological perspective the interaction between pedestrians and drivers in the city of Lisbon. Consequently, we have resorted to different methodological approaches, such as statistical analyses, discourse analyses, and even ethnographic fieldwork. We have thus tried to stimulate a debate regarding the current problems concerning pedestrian safety, as well as the future of a sustainable city for pedestrians.

Key Words

Risk, error, road interaction, pedestrianism

Introdução	1
Capítulo 1 – O Automóvel e a Mobilidade	4
1.1 Na Forja de uma Epidemia	4
1.2 - Da epidemia à pandemia	5
1.3 - O automóvel em Portugal.....	7
1.4 - Padrões de mobilidade da Área Metropolitana de Lisboa.....	8
1.4.1 Acidentes: da ocorrência à banalização.....	11
1.5 - A Sinistralidade Rodoviária em Portugal.....	12
1.5.1 - Pontos Negros: Representação ou Atribuição?	14
1.6 - As crenças, representações e percepções de risco nos acidentes.	18
Capítulo 2 – Metodologia.....	22
2.1 - Antropologia Cognitiva “Aplicada”	22
2.1.1 - Comunicação e Discurso Rodoviário.....	23
2.1.2 - Análise do discurso	25
2.2 – Objectivos da análise	26
2.3 - Análise Categorical	28
2.4 – Entrevistas Antropológicas.....	29
2.5 - Observação Não-Intrusiva vs Observação Participante	30
Capítulo 3 – Do acidente às vítimas	32
3.1 - O Sistema Rodoviário	33
3.2 - A Mobilidade e os problemas ambientais	34
3.2.1 - Dar rosto às vítimas.....	35
3.2.2- Os efeitos do envelhecimento populacional.....	36
3.2.3- Particularidades na ocorrência dos atropelamentos	39
Capítulo 4 – Segurança e Condução	40
4.1 - Segurança Rodoviária	40
4.1.1 - Condução: Um processo de interacção	41
4.1.2 - Fontes de Informação	42
4.1.3 - Risco e Condução: Uma representação social.....	42
4.2 – Factores de risco	43

4.3 - A condução: risco e homeostase	44
Capítulo 5 – Análise do Discurso Rodoviário	50
5.1 - Enunciar as categorias de análise	50
5.1.1 – Objectivos	51
5.1.2 – Métodos	51
5.2 – Os comentários: análise temática	52
5.2.1 – Os comentários: análise das relações.....	53
5.3 – Resultados da análise do discurso rodoviário.....	54
5.3.1 – Responsabilidades	54
5.3.2 – Causas atribuídas	54
5.4 – Discussão sobre as causas apontadas pelos participantes.....	55
5.4.1 - Comportamento dos condutores.....	55
5.4.2 - Comportamento dos peões	61
5.4.3 – Velocidade e trauma	64
5.4.4 - Localização das passadeiras	66
Capítulo 6 – Trabalho de campo etnográfico.....	69
6.1 – Meios de emergência e socorro	69
6.2 – Procedimento de socorro	74
6.2.1 – Os relatos	75
6.3 - Estudo de caso – atropelamento na Musgueira	76
Conclusão	79
Anexos.....	86
Bibliografia.....	92

Introdução

Esta pesquisa teve por objectivo principal a promoção de um debate antropológico sobre a sinistralidade rodoviária, na sua vertente mais específica, o confronto de micro-poderes entre os mais relevantes actores rodoviários, os condutores e os peões. Procurou-se assim analisar de que forma se relacionam estas personagens específicas do contexto rodoviário, como interagem, como negociam os seus poderes, o seu território, e sobretudo os efeitos produzidos sobre estes indivíduos por uma motorização selvagem, invasora do espaço urbano. Este trabalho foi desenvolvido ao longo de vários meses de pesquisa, análise de informação, passando pelos obrigatórios pedidos de autorização e petições de acesso, trabalho de campo sob a forma de realização de estágios bem como a apresentação de artigos sobre a sinistralidade rodoviária em duas conferências temáticas – *The Walker and the City* a 13 de Novembro de 2008 e o *Colóquio Interdisciplinar sobre Risco e Trauma Rodoviário* realizado a 23 e 24 de Abril de 2009.

Perante um fenómeno tão abrangente e com tantas ramificações, afigurava-se como irreal, ou pelo menos demasiado superficial, uma dissertação que abrangesse a cultura rodoviária portuguesa – definida como um conjunto de práticas e acções que os membros de uma comunidade motorizada (quer sejam directa ou indirectamente influenciados) desempenham nas suas rotinas habituais, no seu dia-a-dia (Bloch, 1998). Ainda que se presumisse a existência de uma estrutura cultural tão abrangente – a nível nacional, poder-se-ia questionar se esta poderia ser avaliada como um todo, ou como um conjunto de partes distintas ainda que complementares, com representações rodoviárias específicas locais ou mesmo regionais. É certo que o interior português, actualmente bastante desertificado, tem características muito próprias que o tornam bastante diferente do litoral, densamente populado. Mesmo esta faixa litoral do território nacional compreende um vasto território com características sócio-demográficas diferentes, sendo este o principal motivo pelo qual se optou por um estudo localizado, aferindo assim as particularidades de uma determinada região. A realização desta micro-análise em contexto espacial, poderá obrigar a uma subdivisão regional, senão vejamos o exemplo da Área Metropolitana de Lisboa, que ao concentrar uma grande parte da população nacional, abrange ambas as margens do Tejo. Esta região representa um extenso território sobre a influência directa da capital, de facto esta influência sobre a periferia, que se desenvolveu durante anos, produziu consequências visíveis no desenvolvimento nas cidades vizinhas, com efeitos indesejáveis na qualidade de

vida das populações. A centralidade da capital dentro da área metropolitana é assim caracterizada por uma rede viária sobrelotada e sobretudo caótica, por onde circulam todos os dias milhares de cidadãos um único destino – a cidade de Lisboa, regressando ao final do dia para as cidades dormitório na periferia.

A escolha da cidade de Lisboa foi motivada por dois factores distintos. Se num primeiro momento se considerou como relevante o facto de constituir o destino diário de milhares de portugueses oriundos de um conjunto de aglomerados populacionais, já num segundo instante foram também determinantes os conhecimentos adquiridos ao longo de 15 anos de experiência profissional nesta cidade. Estes dois aspectos de certa forma distintos fundiram-se e constituíram os alicerces para esta investigação. Surgiu assim uma necessidade retratar etnograficamente vários fenómenos que envolvem estes actores rodoviários procurando enumerar particularidades de uma possível cultura rodoviária desta cidade de Lisboa. Esta análise procurou explorar as evidências de uma interacção diária entre os vários intervenientes, através de um processo de interrogação permanente sobre os factores estruturais, sociais e culturais que estão na base de comportamentos dos cidadãos naquele contexto.

Pretendeu-se assim abordar a sinistralidade rodoviária numa perspectiva multidisciplinar, procurando desta forma e com o recurso a investigações de áreas tão distintas como a Física (estudos sobre a velocidade, trajectórias e colisões), Arquitectura (investigações sobre a manipulação do risco e design das vias), Epidemiologia (estudos epidemiológicos sobre as vítimas de acidentes rodoviários), Medicina (investigação na área da traumatologia associada aos acidentes de viação), Psicologia (estudos sobre o comportamento do condutor, erro e processos de condução), Sociologia (estudos sobre as interacções entre sujeitos, efeitos da motorização na comunidade) e Antropologia (investigações sobre pedonalidade urbana, motorização selvagem), analisar os múltiplos constituintes de um evento particular os acidentes de viação, mais especificamente a sinistralidade específica que são os atropelamentos de peões e atropelamentos com fuga. Para este estudo e tendo em conta os objectivos propostos, foram utilizadas várias metodologias de trabalho do universo das ciências sociais, desde a análise estatística, à análise de conteúdo, não obstante ter sido privilegiado o carácter antropológico desta pesquisa, através de uma utilização da observação participante e trabalho de campo. Pretendeu-se assim ancorar este trabalho num conjunto de conhecimentos específicos de

várias áreas na busca de uma verdadeira interdisciplinaridade (Pombo, 2003: 3), na busca de um conhecimento partilhado e complementar sobre os acidentes rodoviários.

Assim sendo, este trabalho pretende reflectir antropologicamente sobre um fenómeno específico – os atropelamentos de peões, desejando, através de um processo de imersão e pesquisa de campo, documentar de forma etnográfica este problema na cidade de Lisboa, e, recorrendo a estatísticas, notícias de jornal, entrevistas entre outros recursos disponíveis, de forma a dar voz ou pelo menos rosto às vítimas silenciosas e geralmente desconhecidas, intervenientes directos e indirectos, e desta forma procurar promover uma reflexão sobre a temática em estudo.

Capítulo 1 – O Automóvel e a Mobilidade

1.1 Na Forja de uma Epidemia

Quando em 1885 Karl Benz espantou o mundo com a sua revolucionária invenção estava longe de imaginar que havia acabado de criar um objecto que constituiria uma das armas mais mortíferas de sempre – *o automóvel*. Mas foi apenas no início do século XX, com o advento da democratização do seu uso, potenciado pela produção em linha de montagem em larga escala iniciado por dois pioneiros da indústria automóvel americana, Ransom E. Olds (fundador da Oldsmobile) e Henry Ford (fundador da Ford), que nos deparamos pela primeira vez com aquilo que se tornaria nos dias de hoje um grave problema de saúde pública.

Não podemos no entanto dizer que este pioneirismo na indústria automóvel se circunscreveu ao Continente Americano, pois já na Europa, e anos mais tarde, surge como resultado das políticas do nacional-socialismo alemão a necessidade de desenvolver um automóvel barato – o *volkswagem* ou carro do povo, de forma a que fosse possível a sua aquisição através de um sistema de poupança, num esquema bastante semelhante ao actual financiamento com recurso ao crédito. Para a realização desta tarefa Adolf Hitler escolheu outro visionário, Ferdinand Porsche, um austríaco de origem alemã que, ao projectar o *Carocha*, contribuiu para aquilo que se pode classificar como o início da “democratização” da utilização do automóvel, não obstante anos mais tarde ter fundado a marca desportiva com o seu apelido e que nos dias de hoje surge cada vez mais associada ao elitismo, desperdício de recursos e poluição.

O automóvel, enquanto construção humana, veio inquestionavelmente revolucionar a sociedade global, constituindo um dos grandes símbolos do século XX industrial e um expoente máximo do consumo de massas, permitindo aos seus utilizadores experimentar um novo e extraordinário conceito de mobilidade, e que para muitos poderá ser considerado como um vitória da tecnologia na promoção da liberdade do indivíduo, bem como a democratização da sua utilização, que se queria benéfica para todos. (Schmidt & Nave, 2004:2).

De facto podemos afirmar que muito para além do carácter inovador e promissor desta construção humana, esta invenção produziu na nossa sociedade transformações

avassaladoras e inesperadas a ponto de influenciar duas dimensões fundamentais da nossa experiência (o espaço e o tempo) que, num mundo em aceleração, permitiu ao homem moderno uma deslocação preferencialmente sobre rodas, ir mais longe, em menos tempo, cabendo a este todas as decisões sobre a sua mobilidade, de forma que se pode afirmar que esta invenção tecnológica moldou profundamente as sociedades urbanas industriais e pós-industriais, muito por força de uma vulgarização da sua utilização com mais de 600 milhões de veículos automóvel em todo mundo, prevendo-se que em 2030 e tendo em conta a evolução dos números a cifra atinja os 1.200 milhões (Global Warming, Focus on the Future, 1997.)

1.2 - Da epidemia à pandemia

Mas, como quase todas as invenções humanas, não são de menosprezar os efeitos secundários que estas inovações produzem, neste caso em específico e já no século XXI, deparamo-nos com os elevados custos económicos e ambientais associados a uma disseminação massiva da utilização do automóvel enquanto meio de transporte individual. O trânsito, a sinistralidade, a poluição (sonora, atmosférica, visual) e o espaço que a sua presença e utilização individual por parte do cidadão, estão a torná-lo insustentável e alvo de uma provável substituição enquanto modo de transporte preferencial em meio urbano (Schmidt & Nave, 2004: 2), constituindo aquilo que se poderá presumir com um novo paradigma nos padrões de mobilidade.

Numa perspectiva que poderá ser considerada catastrófica e redutora, o automóvel assume uma nova identidade. Muito para lá de uma invenção genial constitui aquilo que em epidemiologia se denominará de vector, ao facilitar uma propagação vertiginosa de uma enfermidade global, causa directa de cerca de 1,2 milhões de mortos e deixando um rasto de 20 a 50 milhões de incapacitados por todo o mundo, segundo estimativas da Organização Mundial de Saúde (World report on traffic injury prevention – WHO, 2004).

Esta invenção tecnológica provocou também, e na opinião de vários especialistas, uma alteração profunda ao nível da estrutura, organização e poderes nas sociedades. Esta influência é especialmente visível nas sociedades urbanas industriais e mais especificamente nas pós-industriais. Temos hoje cerca de 600 milhões de veículos automóveis no globo, sendo que as previsões apontam para que este número duplique em 2030. De acordo com esta previsão teremos cerca de 1.200 milhões de veículos a interagir

numa rede viária que proliferou numa lógica de construção selvagem de rodovias (Bole-Richard, 2008: 15), restringindo as liberdades por via da limitação dos espaços de convivência bem como pela criação de um conjunto de novas regras de controlo social, assente em interacções sem proximidade física.

Muito embora não seja ainda possível calcular os efeitos da actual crise económica global, cuja face mais visível foi o colapso do sub-prime ou do crédito hipotecário dos EUA, no desenvolvimento da automobilização, as soluções que tem sido apontadas pelos especialistas apontam sobretudo para uma menor dependência energética dos combustíveis fósseis, com o desejável desenvolvimento de veículos não poluentes ou com níveis de emissão de CO₂ inferiores aos valores actuais. Não obstante o carácter meritório das soluções avançadas constatamos ainda uma tendência a nível global. Assiste-se a uma aposta continuada no automóvel enquanto meio de transporte individual, ainda que mais eficiente energeticamente, ao mesmo tempo que se descartam, ou pelo menos esquecem, as soluções de mobilidade sustentável baseada em transportes públicos eficientes.

Enquanto se mantêm os actuais os paradigmas da mobilidade assentes na utilização do transporte individual desenvolvem-se continuamente no terreno, um conjunto de interacções em contexto rodoviário, modeladas por um código linguístico próprio baseado em obrigações, proibições e um conjunto de regras pré-fabricadas colocadas ao acaso e por conveniência, e que produzem assim uma hierarquia rodoviária.

Nesta pirâmide hierárquica, o lugar de topo está assim reservado aos veículos pesados, com mais rodados e com uma posição de condução mais elevada sobre os restantes. Já no extremo oposto, na posição hierárquica mais baixa, encontramos o peão, como que exilado no seu próprio território e submetido às vontades dos restantes, inclusive dos ciclistas. Estes últimos possuem características que lhes permite a aquisição de uma qualidade particular, uma entidade híbrida, meio veículo meio peão, sendo-lhes possível usufruir da faixa de rodagem, ainda que em desvantagem em relação aos restantes veículos, podendo ainda e em determinadas circunstâncias assumir a qualidade de peões, por exemplo na travessia das passadeiras de peões.

Não sabendo o futuro reservado à pedonalidade nas cidades, podemos no entanto especular que não se afigura fácil a sobrevivência desta “espécie” em vias de extinção face aos perigos constantes a que é exposta. A menos que se promovam medidas eficientes para uma nova mobilidade urbana, provavelmente assente numa utilização efectiva de transportes públicos verdadeiramente intermodais, os efeitos negativos que se tem vindo a

abater sobre a base desta pirâmide rodoviária, poderão a curto prazo provocar o colapso da sociedade tal como a concebemos nos dias de hoje. Observamos nos dias de hoje, nas ruas da cidade de Lisboa, os efeitos desta escolha. De facto a utilização dos veículos em detrimento de uma pedonalidade, provocou um vazio pedonal, um vazio de pessoas. Apenas restam os turistas desprevenidos e assustados com a confusão da nossa rede urbana de transportes e os condutores que se deslocam para as suas residências, ou locais de trabalho, não sendo de todo de excluir que a indústria automóvel desenvolva um mecanismo que permita entrar nas nossas casas, empregos e centros comerciais com automóvel, transformando assim num objecto realmente espantoso e estruturante.

1.3 - O automóvel em Portugal

Se tivermos em conta que no nosso País o baptismo desta máquina inovadora, não foi o mais promissor, pois o primeiro automóvel a ser importado e registado em Portugal, não trouxe a melhor das sortes ao seu nobre proprietário – o 4º Conde de Avilez, logo na sua viagem inaugural, este Panhard-Levassor, foi o protagonista do 1º acidente de viação no nosso País, tendo colidido com um pobre burro que, desconhecendo tal inovadora invenção, tranquilamente se cruzou no caminho sem imaginar as nefastas consequências do seu singelo acto (Rodrigues, 1995).



Ilustração 1 – fotografia de um veículo da marca Panhard-Levassor.

Muito da realidade de então se alterou, deixamos de importar todos os veículos automóveis que circulavam nas estradas nacionais e passamos, fruto de uma globalização económica e industrial, a construtores de pleno direito. Nos dias de hoje, a indústria automóvel uma situação privilegiada no panorama nacional, representa cerca de 7% no PIB com 25% no total das exportações nacionais, é responsável por cerca de 4% no emprego e de 18% no investimento directo estrangeiro da indústria transformadora (Selada & Felizardo, 2004: 1), números que só por si atestam a influência deste *lobby* no panorama nacional. No reverso da medalha e tendo em conta esta opção económica estruturante, bandeira dos últimos governos da república, esta indústria cada vez mais associada, por via de uma crise económica global com reflexo directo numa quebra de vendas vertiginosa bem como de uma vaga de deslocalizações para países como mão de obra mais barata, a uma fonte de exclusão social promotora de elevadas taxas de desemprego entre os profissionais da indústria de construção e distribuição.

Desenvolveu-se assim no nosso país nestas últimas décadas um novo paradigma nos padrões de mobilidade, resultante de uma motorização maciça das cidades tal como as conhecemos, as cidades ou melhor as sociedades urbanas automobilizaram-se ao ponto de se ter assistido a uma mudança estrutural no espaço urbano outrora palco de um conjunto de relações e interacções entre vizinhos do mesmo prédio, da mesma rua, do mesmo bairro ao ponto de as pessoas não se conhecerem, mesmo as que vivem nos mesmos prédios. Esta mudança estrutural encontrou terreno fértil numa sociedade que se deixou facilmente, manietar, controlar, ainda que de maneira engenhosa e discreta, pelas infra-estruturas destinadas à circulação rodoviária (Bole-Richard, 2008: 15), em muito casos foram simplesmente suprimidos os espaços colectivos, as praças, outrora locais de partilha e reunião entre as pessoas foram transformadas em espaços rodoviários com múltiplas ramificações exclusivamente destinados aos veículos, vejam-se os exemplos estudados na cidade de Lisboa, mais precisamente no Largo do Rato (Bole-Richard, 2008) e da Praça do Saldanha (Frétigné, 2005).

1.4 - Padrões de mobilidade da Área Metropolitana de Lisboa

Em Lisboa, assim como noutras grandes cidades europeias, diversos factores contribuíram para o que podemos hoje assistir no centro urbano da cidade: a introdução do automóvel e principalmente a massificação da sua utilização, a par de uma inevitável

desindustrialização, estiveram na base de três mudanças estruturais no tecido residente da cidade de Lisboa. Numa primeira fase verificou-se uma perda gradual de população residente que deu origem a uma suburbanização de zonas periféricas constituindo o que hoje é denominado Área Metropolitana Lisboa, numa segunda fase contribuído para o envelhecimento populacional dos núcleos urbanos históricos, por fim verificou-se ainda um fenómeno de “*tercearização selvagem*” de áreas tradicionalmente vocacionadas para a ocupação residencial, fruto de uma invasão de lojas, escritórios e centros comerciais (Craveiro, 1994: 114). Estas três mudanças estruturais que se fizeram repercutir na cidade de Lisboa transformaram-na naquilo que podemos observar nos dias de hoje quando caminhamos por entre um emaranhado de ruas vazias de pessoas, caos de trânsito, estacionamento selvagem, prédios devolutos emparedados à mercê da especulação imobiliária. A cidade deixou de ser apelativa às pessoas que apenas nela se movimentam para aceder aos empregos e faculdades, ficou mais idosa, poluída e descaracterizada.

Para o especialista em mobilidade urbana, José Manuel Viegas (2005) do Instituto Superior Técnico, “...há um conjunto de bairros históricos com graves problemas de acessibilidade, em perda acelerada de população e para os quais é urgente dar início a um programa de revitalização...Pretendendo-se manter o essencial do carácter e da imagem desses bairros, não é possível dotá-los de oferta de estacionamento (ou mesmo de capacidade de acesso rodoviário) semelhantes à que hoje se adopta em novas urbanizações, pelo que a carência de acessibilidade deve ser suprida com o recurso a um sistema de metropolitano, mais ligeiro e capaz de vencer maiores pendentes que o existente...” (Viegas, 2005: 8)

Se é certo que a utilização maciça do automóvel veio de certa forma permitir que os trabalhadores e estudantes na capital vivessem cada vez mais longe do centro da cidade, agora à mercê dos especuladores imobiliários, factores como a expansão urbana, o desenvolvimento da rede viária e a insuficiente rede de transportes colectivos provocaram aquilo que se poderá chamar de onda de choque, ao despoletarem o crescimento desenfreado e nem sempre sustentado de aglomerados populacionais nas periferias, com consequentes fluxos diários centrípetos e centrífugos regulares (Bole-Richard, 2008: 17). A rede de transportes colectivos na cidade de Lisboa e consequentemente da sua área metropolitana depara-se actualmente com dois problemas distintos: por um lado, e no centro da cidade, a dos cidadãos idosos, em percentagem crescente da população da cidade e frequentemente sem outras opções de mobilidade motorizada; e por outro, a dos cidadãos

com acesso ao automóvel individual, a quem é necessário oferecer um serviço que lhes seja suficientemente agradável para poder ser livremente escolhido, pela cada vez menor população residente no Concelho de Lisboa, bem como, nas milhares de deslocações diárias da periferia da sua área metropolitana rumo a esta cidade. (Viegas, 2005: 8)

A cidade sofreu ao longo dos anos um processo de esvaziamento populacional para a periferia da área metropolitana, compensado pela invasão de automóveis ocupados normalmente apenas pelo condutor, que diariamente se amontoam nos acessos à cidade, como que afunilando à espera da sua vez numa “*pole position*” com milhares de posições de grelha de partida, veja-se por exemplo a praça das portagens na ponte 25 de Abril.



Ilustração 2 - Praça das portagens de acesso à Ponte 25 de Abril (Almada).

Estes movimentos sincronizados de para-arranca contribuem para uma imagem características das grandes cidades mundiais, afectando tudo e todos. Segundo Craveiro (1994) a centralidade metropolitana de Lisboa impõe determinados constrangimentos a diversos níveis políticos, económicos, culturais e sociais, tornando-se cada vez mais difícil gerir a (in) sustentabilidade sócio-ambiental desta cidade que mais do que duplica a população no período diurno.

Como consequência desta realidade, concelhos como Queluz, expostos a uma urbanização selvagem, procuram reagir desde à alguns anos a esta parte à suburbanização de Lisboa para outros pólos residenciais, com estudos particulares promotores de uma requalificação urbana (Barroso, 2000: 124). Outros estudos têm-se debruçado numa análise do ciclo de deterioração característico do desenvolvimento desenfreado dos subúrbios e consequente alastrar da violência aos centros urbanos, fruto da pobreza, antagonismos étnicos,

criminalidade e insegurança, que mediante o confronto, fomentará um sentimento de autodefesa e conseqüente erosão das liberdades civis (Santos, 2006: 1).

Não obstante a pertinência do debate sobre a temática aludida, não se nos afigura pertinente o seu desenvolvimento no âmbito desta tese.

1.4.1 Acidentes: da ocorrência à banalização

Uma sociedade assente na utilização do automóvel particular tem, como já se afirmou anteriormente, realidades características muito próprias, entre as quais poderemos sem dúvida realçar os acidentes de viação. São recorrentes as notícias de acidentes de viação, automobilistas que fogem após os acidentes, dez quilómetros de fila na margem sul, ou na A5 na sequência de um acidente na faixa da esquerda com capotamento e transposição do separador central. É aliás esta recorrência de notícias de acidentes, que o nosso cérebro assume como uma figura recalcada de papel químico num conjunto de situações que nos parecem idênticas, que se irá produzir um fenómeno de impermeabilização na sensibilidade e conseqüentemente na introspecção. A ocorrência de um acidente passa a ser tão “normal” com o facto de a 2ª Circular estar parada devido ao volume de tráfego, chegando ao ponto de se poder confundir estes dois fenómenos, porquanto o efeito que produzem é o mesmo, a impossibilidade de circular, de chegar a um destino esperado.

Esta situação poderá parecer paradoxal, ao confundir a causa com o efeito, um acidente com uma avaria na faixa de rodagem, promove-se no indivíduo um processo de aglutinação de um conjunto de situações rodoviárias, os sujeitos deixam de fazer uso das intuições de relevância, isto é deixam de conseguir distinguir de um modo consistente as informações relevantes das não relevantes (Sperber & Wilson, 2001:191), deixam de pensar, interiorizar e agir em função dos eventos que se passam à sua volta, de um número cada vez maior de vítimas na estrada, escondendo-se dentro de um habitáculo, insonorizado, climatizado e protegido. Os indivíduos transformam-se em autómatos que à semelhança dos pilotos automáticos dos aviões, tem como único objectivo transportar do ponto A para o ponto B.

Estas notícias de acidentes que todos os dias inundam as páginas de jornais e a informação de trânsito nas duas maiores cidades do País transmitidas pelas televisões e rádio nacionais produzem no entanto duas reacções distintas: constituindo aquilo que poderá ser considerado um alicerce para uma reflexão colectiva, ou pelo menos pessoal sobre esta realidade que a todos nos afecta, são “vulgarmente” utilizadas como meras indicações de

espaço e tempo, utilizamos estas pistas unicamente para determinarmos os locais da cidade que devemos evitar, de uma forma geral o conteúdo desta informação é rapidamente perdido após ter caducado a sua validade, a sua utilidade.

Questionamo-nos se não existirá uma apatia generalizada na sociedade portuguesa em torno das questões da segurança rodoviária. Desde as classes políticas, às autarquias, às autoridades nacionais e locais, até dos próprios cidadãos, ainda que, e em certos momentos específicos, seja quebrada por momentos isolados de cidadania, através da participação em blogs e fóruns exprimem a sua indignação sobre uma tragédia que teimou em passar a barreira da indiferença, tornando-se publica e clamando justiça e intervenção dos responsáveis.

Mas como combater esta indiferença produzida em parte pela mediatização noticiosa, como descrever e classificar o comportamento dos peões e dos condutores, de que forma interagem os actores em contexto rodoviário, quais são as consequências das suas atitudes das suas representações.

Procuremos antes de avançar para o debate em torno destas e de outras perguntas, descrever os números da sinistralidade rodoviária nacional nos anos em estudo, sabendo-se que tudo aponta para uma convergência com a restante União Europeia, procuremos analisar de que forma tem evoluído as estatísticas nos últimos anos.

1.5 - A Sinistralidade Rodoviária em Portugal

Temos vindo nos últimos anos a assistir no nosso país a um consenso ainda que parcial sobre a sinistralidade rodoviária. As autoridades centrais e responsáveis políticos não mais puderam esconder os factos de uma realidade que há muito pesava sobre as nossas cabeças, temos actualmente uma das mais altas taxas de mortalidade e morbidade entre as vítimas destes acidentes. As cicatrizes e os traumas resultantes desta realidade não deixaram margem de manobra a estas entidades, senão a adopção de medidas específicas de combate à sinistralidade. De entre estas medidas específicas poder-se-ão destacar as que incidem sobre as seguintes vertentes: a implementação de legislação mais punitiva e consequente adequação da actuação policial que passou a ser mais reactiva, bem como, uma aposta nas campanhas de prevenção/sensibilização¹ (Oliveira, 2007: 3), e por fim a definição de um

¹ Campanhas de sensibilização da Prevenção Rodoviária Portuguesa.

plano estratégico nacional². Apesar do esforço que tem vindo a ser feito nos últimos anos, Portugal está ainda longe de vencer a batalha da mortalidade rodoviária, havendo inclusive investigadores na área da segurança rodoviária que questionam a eficácia das campanhas de prevenção rodoviária. Citando Luís Oliveira (2007) *“...as campanhas portuguesas de prevenção rodoviária não terão, porventura, sido as mais eficazes, pois não chocam ou simplesmente não causam impressão...”*, segundo este investigador uma solução para este problema poderia passar pela adopção de “campanhas de choque” à semelhança das já existentes em vários países na União Europeia *“...A integração de bebés, crianças e jovens nas campanhas de prevenção é um factor emocional adicional que reforça a mensagem que nelas pretende ser transmitida...”* (Oliveira, 2007: 11).

Se tivermos em consideração os números disponíveis referentes à sinistralidade rodoviária (Dados de Sinistralidade, 2006, 2007 e 2008 da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária - ANSR) nos anos em estudo nesta tese, constatamos que em 2006 se verificaram 35680 acidentes em todo o País dos quais resultaram 850 vítimas mortais, 3483 feridos graves e 43654 vítimas com ferimentos ligeiros. Já no ano de 2007, e embora os números tenham diminuído ligeiramente, continuavam a exhibir uma realidade problemática: 35311 acidentes com vítimas (- 1 % que no ano anterior), dos quais resultaram 854 vítimas mortais (mais 0,5 % que em 2006), 3116 feridos graves (- 10,5 % que em 2006) e 43202 vítimas com ferimentos ligeiros (-1% que no ano de 2006). Por último e já no ano de 2008, verificou-se uma redução de todas as variáveis em análise, 33613 acidentes com vítimas (- 4,8 % que em 2007) provocaram 776 vítimas mortais (- 9,1%), 2606 feridos graves (-16,4% do que no ano de 2007) e 41327 vítimas com ferimentos ligeiros (-4,3% que no ano anterior).

Não podemos contudo deixar de realçar outro facto que se nos afigura extremamente revelador do problema em causa, o elevado número de acidentes que tem como consequência directa e imediata a morte de pessoas, ou a ocorrência de lesões de tal forma graves que implicam o internamento hospitalar por vários dias, muitas vezes originando o falecimento da vítima já em contexto hospitalar, e que por exemplo ilustrativo e só no ano de 2008 sucedeu em 2829 acidentes.

Ter-se-á instalado entre nós uma “guerra civil” (Ramos, 2003), travada, na maioria das ocasiões, em armadilhas sinistramente específicas, às quais se convencionou designar por

² Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária publica no Diário da Republica 1^a Série do dia 26 de Junho de 2009 – Resolução do Conselho de Ministros nº 54/2009.

“pontos negros”, e que mais se parecem com verdadeiros campos de batalha instalados nas nossas cidades.

Esta tragédia grassa na nossa sociedade, ceifando muitas vidas em eventos traumáticos que se repetem dia após dia, ano após ano, nas estradas por onde conduzimos ou caminhamos, num misto de imprevisibilidade e de ameaça constante, parecendo paradoxal que não obstante o aperfeiçoamento da rede viária e o incremento da segurança nos veículos automóveis, os acidentes mortais atinjam números de tal forma assustadores (Graça & Ramos, 2000: 1). Na realidade, são estas mesmas características que, a par da dificuldade no apuramento da causa dos acidentes, dado o envolvimento de uma multiplicidade de factores nos mesmos, tornam consideravelmente difícil a atribuição de responsabilidade, inviabilizando assim uma actuação que seria, sem dúvida, mais eficaz se pudesse abranger com eficácia todas as suas vertentes (Silva, 2004:3).

1.5.1 - Pontos Negros: Representação ou Atribuição?

A ocorrência destes eventos trágicos, vulgarmente designados por acidentes rodoviários, poder-se-á assim atribuir maioritariamente a um erro ocorrido no processo de interacção rodoviário, bem como a uma multiplicidade de factores que ora regulam, ora dificultam ou facilitam esta interacção, com particular importância do factor humano, tido como o mais relevante do Sistema Rodoviário. A ocorrência durante esta interacção de um erro previsível, e que embora constitua um determinante relevante de um sistema homeostático³ e aberto⁴, não seja antecipado pelo interveniente ou pelos intervenientes, dará assim origem a uma cadeia de eventos de resposta com dois resultados distintos. Os sujeitos intervenientes no processo de interacção rodoviária, quando confrontados com situações de perigo específicas apenas poderão evitar ou minimizar os efeitos do sinistro, ou pelo inverso tomar determinadas medidas que de certa forma incrementem a gravidade do sinistro. Acontece porém que, em determinadas localizações geográficas, existe uma elevada probabilidade de ocorrência de acidentes graves⁵, permitindo-nos assim questionar, ainda que apenas nestes pontos específicos, a efectiva responsabilidade do factor humano por via da não previsibilidade do factor erro, ou ainda a existência de erros grosseiros na construção/sinalização das vias por parte das entidades competentes.

³ Passível de auto-regulação (Teoria Homeostática de Wilde).

⁴ Susceptível de ser influenciado por variáveis externas ao sistema rodoviário.

⁵ Foi estabelecida a definição de ponto negro para qualificar um troço de uma via com uma perigosidade acrescida de ocorrência de acidentes de viação.

Face à gravidade e complexidade da situação e perante estes autênticos “buracos negros” nas estradas nacionais, foi estabelecida a definição de ponto negro, como sendo um troço ou segmento de via rodoviária com o máximo de 200 metros de extensão, onde se tenham registado pelo menos 5 acidentes com vítimas no ano em análise, e cuja soma de indicadores de gravidade seja superior a 20 (in Dados de sinistralidade - ANSR, 2007).

Da definição de ponto negro rodoviário é possível desde logo uma tendência institucional, ou seja, através da redução de um conceito tão abrangente a uma mera definição estatística, que em nada contribui para a resolução deste problema, promove-se e em certa medida justifica-se, não só, a desresponsabilização dos reguladores/legisladores, mas também a imprudência dos condutores, que, através deste eufemismo, se distanciam da sua responsabilidade no mesmo.

Este facto tem sido aliás uma das principais reivindicações de várias organizações entre as quais a Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados, que perspicazmente designam os pontos negros como “locais de acumulação de irresponsabilidades” (ACA-M, n.d), onde os erros individuais dos condutores (muitas vezes por imprudência, ou mesmo inconsciência), e a incúria do Estado (reflectida em falhas quer de concepção, quer de manutenção das estradas) se encontram numa sinistra e mortífera encruzilhada.

Temos ainda de salientar aquilo que poderá ser considerado como um aspecto redutor da definição avançada pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, os eventos são classificados em função do resultado da ocorrência, não havendo uma análise/distinção das causas dessas ocorrências. Administra-se um penso rápido para uma ferida profunda que se deveria, antes de tudo o mais, tentar prevenir e não simplesmente remediar, pois o produto desta política, caracterizada pela inércia e pela reacção tardia em detrimento da prevenção eficaz, não são meros números, mas sacrifício efectivos de vidas humanas.

Não obstante o carácter redutor desta definição, vários investigadores de diversas áreas serviram-se dela como um ponto de partida para diversas e meritórias investigações em áreas notoriamente diferentes, tal como a avaliação dos métodos de identificação de pontos negros (Cheng & Washinton, 2005:871), o incremento de segurança através da colocação de rotundas (Brabander & Vereek, 2006:591), a manipulação da percepção de risco com o objectivo de atingir um maior nível de segurança (Dalziel, Skelcher, Petts & Damery, 2007:5) ou mesmo o estudo da eficácia dos programa de combate aos pontos negros (Meuleners, Hendrie, Lee & Legge, 2008:1211). A multiplicidade de áreas de investigação que se debruçam sobre este fenómeno fazem realçar que, acima de tudo, uma qualquer

intervenção que vise a redução da sinistralidade rodoviária deverá ser não apenas multidisciplinar bem como, sobretudo, preventiva, sendo esta uma constatação que, por si só, vem contrariar as políticas que têm vindo a ser seguidas um pouco por todo o mundo.

No entanto, se por um lado a investigação internacional nesta área tem já alguns anos, no nosso país, começamos neste momento a dar os primeiros passos. Através de um recentemente iniciado e aparentemente estagnado Projecto de Geo-referenciação da Sinistralidade Rodoviária da Câmara de Lisboa que tinha por objectivo identificar neste concelho a localização de locais institucionalmente concebidos como pontos negros na sua definição mais matemática. Já um projecto mais abrangente, e, como tal, potencialmente mais eficaz pelo seu carácter formador, é aquele que tem sido desenvolvido pela Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados (ACA-M) em conjunto com a Associação Portuguesa para a Defesa dos Consumidores (DECO). Através de uma campanha que visa a identificação a nível nacional de troços rodoviários percebidos como particularmente perigosos estas organizações convidaram o público em geral a participar no seu projecto. Procurou-se assim dar ao público em geral a oportunidade de relatar uma situação eventualmente perigosa, mas também promover uma maior consciencialização sobre um perigo efectivo bem como uma eventual alteração do seu comportamento face a determinado local. Com este projecto foi assim possível tocar profundamente num dos aspectos mais importantes do processo de condução – o factor humano (Girão & Oliveira, 2005:60), tentando deste modo, influenciar os sujeitos de forma a evitar também os erros individuais dos condutores, que constituem a par com a incúria do estado, os alicerces destes locais de acumulação de irresponsabilidades, que são, na realidade, os pontos negros (Manuel João Ramos citado por Sanchez & Leitão, 2008:2).

Com esta iniciativa procurou-se ainda chamar a atenção do público em geral, bem como das entidades responsáveis, para um aspecto crucial da segurança rodoviária, a perigosidade de um determinado local não poderá ser apenas determinada pelo número de vítimas de acidentes ocorridos, chamaremos a estes locais os pontos negros percebidos. A perigosidade do local pode ser percebida pelos utentes, exigindo destes uma atenção redobrada, numa espécie de instinto de sobrevivência da espécie. Citando a socióloga Hélène Frégné (2005), num estudo sobre a pedonalidade urbana em Lisboa, poderemos em certa medida enquadrar o comportamento particular dos peões na Praça do Saldanha”... *No Saldanha, só encontramos alguma tranquilidade uma vez dentro dos centros comerciais, dentro de qualquer gabinete particular ou dentro da sua casa. O*

caminho para lá chegar não é fácil. É minado por passadeiras quase invisíveis, colocadas em locais incongruentes, com tempos de atravessamento demasiado curtos, dificultado por mobiliário urbano que ocupa os passeios reduzidos, ameaçado constantemente por condutores que circulam a velocidades criminosas. Não admira que os peões optem por atravessar irregularmente, fora das passadeiras ou com os semáforos vermelhos...” (Frétygné, 2005: 103). De facto este local particular, não obstante não haver registos de acidentes fatais nos anos em estudo desta dissertação (2006, 2007 e 2008), é percebido pelos seus utilizadores como particularmente perigoso, os peões sentem-se mais seguros ao atravessar as vias fora das passagens de peões ou durante o sinal vermelho para peões, estão alertados para o perigo e adoptam comportamentos preventivos.

Num outro extremo podemos encontrar os pontos negros por ocorrência, locais específicos onde a ocorrência de acidentes e a sua gravidade/fatalidade determinam uma classificação específica. São troços de via em que, ao contrário dos pontos negros percebidos anteriormente definidos, não são dadas aos condutores/peões quaisquer pistas de perigosidade para que estes adoptem comportamentos específicos de segurança. Fruto de uma contabilização anual de acidentes e vítimas de acidentes ocorridos em todo o território nacional, são periodicamente divulgados os pontos negros das estradas nacionais. Segundo a Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária citada pelo jornal Correio da Manhã no dia 7 de Abril de 2009, a auto-estrada A5 é classificada como sendo a via com mais pontos negros em todo o país. Foram identificados seis pontos negros numa via com cerca de 25 Km de extensão, a importância deste número é ainda maior se tivermos em conta que apenas foram identificados 46 pontos negros a nível nacional. O mesmo relatório refere que o local mais crítico é a curva do estádio nacional, sendo no entanto de estranhar que muito embora se conheça a gravidade do local, não sejam tomadas medidas efectivas para solucionar o problema, havendo mesmo movimentos organizados da sociedade civil, encabeçados por organizações como a Associação dos Cidadãos Auto mobilizados (ACA-M) e o Observatório de Segurança de Estradas e Cidades (OSEC) que chamam a atenção para a contabilização enviesada dos feridos e mortos como consequência destes acidentes, as vítimas são retiradas do local com vida e que dias mais tarde e já no hospital vem a falecer, não são contabilizadas como vítimas mortais, mas como feridos graves, muito por força da não contabilização dos mortos a 30 dias, método seguido em vários países da união europeia, e que segundo a opinião dos representantes daquelas organizações em muito desvirtuam a realidade dos números, chegando-se mesmo a acusar a entidade

responsável de tratar o assunto com ligeireza (Pinto, 2009) uma vez que estamos a lidar com pessoas e não apenas como números. Mas a autoridade nacional (ANSR) vai ainda mais longe, ao afirmar na edição do dia 3 de Janeiro de 2008 do Diário de Notícias, que cada morte na estrada custa cerca de um milhão de euros, o que significa que no ano de 2007 os mortos na estrada custaram ao Estado cerca de 858 milhões de euros, cerca de 0.5 % do Produto Interno Bruto Nacional (PIB). Segundo o seu presidente, Paulo Marques, o valor é calculado tendo em conta valores de referência usados pelos tribunais e seguradoras na arbitragem de acidentes de viação, os quais tem em conta não só a formação (educação, saúde, segurança social, etc.) mas também os ganhos de produtividade que o estado deixou de ter com a morte prematura de um cidadão activo, bem como as despesas do estado com os feridos graves que ficaram incapacitados por via das lesões sofridas, e aos quais se deve ainda adicionar o factor de correcção e 14% a fim de contabilizar os feridos graves que vem a falecer no período de 30 dias após o acidente.

Muito para lá desta realidade estatística e contabilística que afecta directamente os cofres do estado, e conseqüentemente de todos nós, esconde-se outra bem mais trágica e “real”, milhares de tragédias que todos os anos afectam milhares de famílias com elevadíssimos custos sociais e psicológicos e que são impossíveis de contabilizar eficientemente.

1.6 - As crenças, representações e percepções de risco nos acidentes.

Vários estudos sobre a temática dos acidentes e do risco têm realçado o facto que nestes eventos deverá ser tida em conta uma variável extremamente importante – o sistema de valores e crenças do sujeito interveniente, na tentativa de compreender o nível de risco que o sujeito aceita como razoável, bem como para a efectiva explicação dos próprios acidentes (Kouabenan, 1998: 243). Perante uma determinada situação, o indivíduo irá, com base numa série de mecanismos e conhecimentos prévios, decidir qual será a sua acção tendo em conta o nível de risco que estará disposto a aceitar, independentemente da qualidade dos seus conhecimentos. Muito embora o resultado deste processo possa variar de indivíduo para indivíduo, os especialistas enfatizam a importância das inferências do sujeito como preditor do comportamento, sendo possível que estas inferências sejam responsáveis pelas diferentes opções tomadas por diferentes sujeitos num mesmo contexto. De acordo com Kouabenan (1998) uma das razões para esta diferença verificada nas respostas perante uma situação de risco por parte dos indivíduos reside na diferença cultural, nomeadamente no sistema de crenças, valores e representações, bem como a

experiência partilhada por cada membro de um determinado grupo. Este investigador salienta ainda que a persistência quase cega em determinadas crenças poderá levar o sujeito a cometer de forma sistemática erros ao nível da atribuição, ignorando qualquer informação que se afigure como potencialmente relevante.

Não obstante esta característica individual na atribuição e no risco, o facto desta estar directamente relacionada com a experiência partilhada, transporta-a de um nível individual para o universo colectivo, sendo possível segundo Dake (1991) extrair na sociedade uma ideia de “cultura de segurança” referindo-se esta ao conjunto de crenças, normas, atitudes, papéis e práticas sociais através das quais os sujeitos identificam as situações potencialmente perigosas. Não sendo contudo de excluir a hipótese que ao fornecer um conjunto de conhecimentos específicos a um grupo, que o partilha e utiliza de forma quase inquestionável, poderá estar a ser elaborado uma versão particular do risco totalmente enviesada, senão vejamos o exemplo dos praticantes de “Street Racer” na ponte Vasco da Gama.

Sobre esta temática, e citando o Estudo Antropológico da Cultura da Violência Rodoviária (Ramos & Medeiros, 2005: 11), importa referir a noção de construção de uma falsa ideia de condução positiva, segundo a qual os condutores possuem uma imagem mais favorável, positiva e sobrestimada do que os restantes condutores com quem interagimos em contexto rodoviário, sendo que aos outros apontamos as condutas de má condução, falta de educação e de civismo, perigosidade, irresponsabilidade e insegurança.

Verifica-se ainda nestes casos que a auto-representação do sujeito é mais positiva do que a hetero-representação, de forma que quanto mais exagerada é a imagem positiva que construímos de nós próprios enquanto automobilistas, maior é a crença de que o risco rodoviário existe em categorias e grupos de risco externos e não em comportamentos individuais. Estes indivíduos colocam-se fora dos grupos dos maus condutores através de um mecanismo de sobrevalorização das suas próprias capacidades ao volante. (Ramos & Medeiros, 2005: 12).

Afigura-se no entanto como relevante uma outra vertente de investigação que se dedica ao estudo da consciencialização de perigo associado à via rodoviária, sendo de essencial importância a compreensão da representação mental de um acidente de viação para diferentes indivíduos, tenham estes sido ou não intervenientes directos num acidente, bem como conhecer de que forma este tipo de evento traumático afecta as suas representações,

independentemente de eventuais traumas de Stress Pós Traumático a que tenham sido expostos (Pires & Maia, 2006:811).

Este trabalho de pesquisa muito específico, que se dedica ao estudo das representações mentais dos acidentes rodoviários, tem merecido a atenção de várias áreas de estudo que, entre outros temas, se têm dedicado, por exemplo, ao estudo dos memoriais de estrada (vulgo roadside memorials; Hartig & Dunn, 1998:5) que consistem na colocação de coroas de flores, nos locais onde ocorreram acidentes graves, geralmente por parte de familiares ou amigos das respectivas vítimas, sendo ainda estudados os efeitos deste tipo de construções nas representações da população em geral (Kennerly, 2008).

Ao percorrer as principais estradas nacionais, como por exemplo o itinerário principal (IP1) que liga Lisboa à região do Algarve, são visíveis várias destas construções simbólicas que marcam a localização de acidente grave, a perda de um ente querido, às vezes de famílias inteiras, são troços de via onde foi derramado sangue humano, e onde nada mais resta que uma memória, uma mágoa permanente.



Ilustração 3 – Imagem de um memorial de estrada numa estrada australiana, bastante semelhante aos memoriais nas bermas das estradas portuguesas.

Vários estudos demonstram, no entanto, que estas construções simbólicas constituem realidades bastante diferentes, desde um culto que presta homenagem às vítimas colocando nos locais dos acidentes peças contorcidas no automóvel, elogiando a sua bravura e

irreverência⁶, até às mais frequentes manifestações de pesar dos familiares e amigos⁷, que ano após ano procuram aliviar a sua dor motivada pela partida prematura de um familiar ou amigo.

Apesar da evidente relevância do papel destas diferentes áreas no estudo das representações mentais, é inegável o papel crucial que a Antropologia, nomeadamente na sua vertente Cognitiva, poderá ter na procura de representações mentais, cognições e simbolismos associados à cultura rodoviária, e, no seio desta, ao fenómeno da sinistralidade rodoviária. Partindo do estudo da linguagem e do discurso utilizado pela comunidade automobilizada, constituída por todos nós, procurou-se ultrapassar as condicionantes da memória de curta duração (também conhecida por memória de trabalho), mais especificamente os limites no processamento de informação associada a esta memória e assim aceder às representações mentais rodoviárias presentes da memória de longa duração. Citando Roy D'Andrade (1995:44) "*...esta limitação faz do humano uma estranha criatura. Com uma capacidade para lembrar muitas centenas de milhar de coisas, cada objecto que é colocado na memória deve ser primeiro discriminado e colocado na memória de curta-duração que apenas pode conter seis ou sete discriminações. Isto cria uma estreita passagem no fluxo da informação do mundo para a memória de longa-duração. O que limita a complexidade dos nossos sistemas terminológicos, da nossa fonologia, dos nossos artefactos e instrumentos, da nossa arte - de toda a cultura...*".

⁶ Foram elaborados vários estudos sobre a colocação de memoriais de estrada na Austrália e Nova Zelândia após a ocorrência de acidentes com vítimas mortais. Estes estudos vieram enfatizar um novo simbolismo associado a estas representações. Para lá do luto, elogia-se a bravura e a vida no limite.

⁷ Durante uma deslocação do Montijo à localidade do Pinhal Novo, apercebi-me que se encontravam na berma junto a coroa de flores um conjunto de pessoas enlutadas.

Capítulo 2 – Metodologia

2.1 - Antropologia Cognitiva “Aplicada”

Procurou-se desta forma aprofundar o conhecimento associado à simbologia deste fenómeno de culto intimamente ligado às mortes na estrada, mas também de que forma os sujeitos incorporam o conhecimento e as representações que fazem nas suas atitudes, de que forma reúnem um conjunto de informação, como se processa a inferência sobre o material recolhido, como se transmite culturalmente todo um conhecimento rodoviário⁸.

Optou-se neste caso específico, e procurando as particularidades de uma provável cultura rodoviária/motorizada, por ancorar esta pesquisa na Antropologia Cognitiva, para assim tentar compreender como o conhecimento é utilizado diariamente, ou de como este conhecimento se cristaliza em cultura (D’Andrade, 1995: xiv). Esta procura teve, como resultado prático, a pesquisa de conhecimento cultural, conhecimento este que é passível de ser encontrado nas palavras, nas histórias, e em todas as produções verbais, sendo este conhecimento apreendido e partilhado por um conjunto de indivíduos.

Poder-se-á assim dizer que esta disciplina procura estudar a relação complexa entre a sociedade humana e a cognição humana (D’Andrade, 1995: 1), ou seja de que forma os indivíduos, enquanto membros de um grupo social, concebem e pensam os objectos e eventos que constituem a sua realidade social, ou, no fundo, o seu mundo, desde simples objectos físicos até constructos complexos como justiça e a sociedade. Conhecer a forma como os indivíduos concebem determinada realidade constitui uma etapa necessária na definição e delimitação de estratégias conducentes a uma melhor segurança rodoviária. Estas estratégias deverão ser adaptadas à realidade e perceptíveis pelos indivíduos.

Deve ainda ter-se em conta uma característica muito específica deste procedimento, o processo de conhecimento assenta quase exclusivamente na memória de curta duração, ou, como é actualmente conhecida, na memória de trabalho. Este modelo conceptual, tendo naturalmente uma capacidade bastante limitada, apenas mantém a informação durante um curto espaço de tempo, suportando contudo todo o processo de cognição humana, e constituindo assim o interface entre a percepção, a memória de longa duração e a acção

⁸ Aos peões e aos ciclistas não é ministrada uma formação específica para a interacção em contexto rodoviária, não são submetidos a um exame para obtenção de uma licença, havendo assim um processo de transmissão de conhecimentos rodoviários, por via da aprendizagem, por observação, condicionamento ou da socialização.

(Baddeley, 2003: 829), sendo este, no fundo, o mecanismo chave para uma intervenção eficaz.

Este conceito de memória, que inicialmente se encontrava intimamente ligado à Psicologia foi adoptado por Halbwachs, sobre influência directa de Durkheim, que ao o introduzir naquela que viria a ser uma conceptualização da memória enquanto fenómeno eminentemente colectivo, potenciou assim a sua introdução nas Ciências Sociais (Peralta, 2007:5). A memória passa então, neste quadro teórico a ser conceptualizada como memória colectiva, memória de um grupo, constituindo o locus de ancoragem da identidade de um determinado grupo, enquanto conjunto de indivíduos que partilham um conhecimento prático comum e assegurando assim a sua continuidade no espaço e no tempo.

Ao relacionar eventos do passado com eventos do presente, a memória é, com efeito, parte integrante dos mecanismos de atribuição de significação próprios de uma cultura, definida num primeiro instante como um conjunto de normas, valores e atitudes, emerge num segundo plano como uma dimensão simbólica, onde é constitutiva de todos os processos sociais (Peralta, 2007: 15), e como tal elemento essencial na interacção dos membros de uma determinada comunidade.

2.1.1 - Comunicação e Discurso Rodoviário

A importância da comunicação, e essencialmente da linguagem, nas ciências sociais e humanas tem sido não só fundamental na compreensão da cultura humana como nas várias vertentes dessa cultura. Pela quantidade e qualidade da informação disponibilizada, bem a sua abrangência, assim como por ser tratar de um mecanismo de transmissão cultural “extra-genético” que por via do discurso oral e escrito suporta todo um processo de aquisição e transmissão de conhecimento. Este mecanismo é considerado como facilitador da adaptação da espécie humana às diferentes condições existentes, facto este que segundo Henry Plotkin (2001) permitiram não só o desenvolvimento evolutivo dos mecanismos biológicos relacionados, bem como lhe deram uma centralidade inquestionável na cultura humana. (Withehouse, 2001:104)

A análise de uma cultura rodoviária implicou, numa primeira fase, a compreensão do processo de comunicação que lhe está subjacente para que se pudessem extrair as atribuições e representações dos sujeitos ligados por um conhecimento comum. De facto a

intervenção eficaz e cirúrgica nos mecanismos de atribuição poderá significar uma eficácia acrescida para as medidas preventivas, medidas estas que poderiam passar pela valorização da comunicação, enquanto mecanismo de transmissão de conhecimento e mesmo enquanto mecanismo de interação entre indivíduos pois, na realidade, os indivíduos interagem, ou, mais especificamente, comunicam, através da utilização de uma gramática e léxico comum, que são reforçados pela presença de um discurso semelhante (como é o caso do discurso rodoviário).

Poderá haver uma partilha de pontos de vista comuns relativamente a um determinado tema ou tópico, mas, aquilo que é crucial realçar é que estes pontos de vista, ainda que antagónicos, ou apenas diferentes, não precisam de ser verbalizados, porquanto fazem parte de uma cultura partilhada. Nesta interação a presença de um número reduzido de palavras permite ao ouvinte a revelação de um conjunto de ideias e imagens não verbalizadas pelo falante (Guiver, 2006: 235). Este processo esbarra no entanto num elemento bloqueador/inibidor do sistema rodoviário, a existência de publicidade nas vias, sinalização em excesso ou contraditória, fornecem aos sujeitos pistas erradas que nada mais fazem do que promover a confusão, contribuindo para um ruído de fundo ensurdecedor, e constituindo assim barreiras à comunicação entre sujeitos. Estes ao movimentar-se num terreno comum, deveriam, ainda que em teoria, partilhar elementos de uma linguagem comum, num processo de interação que se desejaria no mínimo complementar e não contrastante. Se numa determinada situação, o interveniente é condutor de um veículo, será seguramente peão quando abrir a porta do veículo colocando um pé no asfalto, não havendo assim uma justificação aparente para esta barreira, esta disfuncionalidade comunicacional entre estes utentes, que estará supostamente na base dos mal entendidos que por vezes resultam em acidentes, quer sejam colisões ou atropelamentos. Citando Freemam Dyson (2006) sobre a célebre Lei de Smeed “...*It is remarkable that the number of deaths does not depend strongly on the size of the country, the quality of the roads, the rules and regulations governing traffic, or the safety equipment installed in cars. Smeed interpreted his law as a law of human nature. The number of deaths is determined mainly by psychological factors that are independent of material circumstances. People will drive recklessly until the number of deaths reaches the maximum they can tolerate. When the number exceeds that limit, they drive more carefully. Smeed's Law merely defines the number of deaths that we find...*”

Qual será o limite tolerável de mortes por atropelamento no nosso país?

2.1.2 - Análise do discurso

Perante esta especificidade do processo de comunicação, e não sendo óbvio o motivo de tão grave falha, os especialistas recorrem a diversas técnicas qualitativas (de entre as quais podemos destacar a Análise do Discurso) a fim de analisar, deste modo, a linguagem que os indivíduos utilizam quando conversam sobre um determinado tópico (Guiver, 2006:235), porquanto, segundo esta corrente teórica, o discurso está profundamente ancorado na forma como os indivíduos agem, sendo que apenas através de representações, e em especial, da linguagem, se poderá perceber a realidade.

Esta análise reveste-se da maior importância uma vez que, para além de permitir compreender como representam os indivíduos determinada realidade, permite ainda perceber eventuais parcialidades que advêm do facto de um indivíduo se identificar mais proximamente com o papel que normalmente desempenha (e.g. peão, condutor), independentemente dos vários papéis que possa desempenhar num mesmo contexto. É disto exemplo, um caso particular que testemunhei durante uma conferência da mobilidade organizada pelo Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres (IMTT) realizado no Centro Cultural de Belém em Lisboa, um indivíduo com quem conversava, e que se auto-percepcionava como um ciclista, exibia um forte enviesamento discursivo de forma extremamente defensiva, e mesmo crítica, em relação a todos os automobilistas e peões, ainda que inevitavelmente desempenhasse todos estes papéis (condutor, peão e ciclista) em diferentes momentos da sua vida quotidiana.

Ao contrário dos restantes animais que, face à pouca informação que recebem dos restantes indivíduos da sua espécie, dependem fortemente do ambiente circundante⁹, o ser humano é, enquanto elemento de uma sociedade ou de um grupo particular, naturalmente, produtor, transmissor e consumidor em larga escala de informação, recebendo uma elevada quantidade de informação dos seus pares, e produzindo e armazenando informação para consumo próprio (Sperber, 2001: 39).

A importância desta informação para o ser humano advém não só do facto de esta facilitar a interacção com outros sujeitos, mas também por estar na base todo o processo de

⁹ De facto esta particularidade do processo de aquisição de informação nos animais, revela-se de especial importância, uma vez que este mecanismo, ao exigir-lhes um elevado e constante nível de alerta às movimentações na área envolvente, também lhes proporciona uma protecção adicional a qualquer situação adversa, aos invés do ser humano, que perante uma falsa sensação de segurança ou de controlo aparente, os levou a “desligar”, ainda que inadvertidamente, este mecanismo de alerta, estando assim mais expostos ao perigo rodoviário.

transmissão cultural. Representa aquilo que se poderá designar como um reservatório mental dos sujeitos, e que ao passar de geração em geração, transmite o conhecimento, consubstanciado aquilo que se poderá designar como a herança cultural de uma população (Ingold, 2001: 113), e promovendo assim uma estabilidade grupal por via de uma “estabilização” de conhecimentos transmitidos no seio de um grupo.

Esta característica estrutural da transmissão cultural poderá constituir uma explicação inicial para a não-aceitação, por parte de membros de uma comunidade local, das alterações nas rodovias, nomeadamente das passagens superiores/desniveladas para peões bem como a construção/desactivação de passeadeiras de peões. Tendo em conta esta tendência natural para a repetição de comportamentos há muito interiorizados e provavelmente transmitidos por via cultural, deverão as autoridades responsáveis promover acções de sensibilização junto das populações afectadas, evitando sempre que possível a manutenção de “pistas” erradas que a existirem de forma grosseira poderão constituir um perigo adicional para os utentes da via.

2.2 – Objectivos da análise

Pretendeu-se com este trabalho e numa primeira fase efectuar uma breve reflexão sobre os principais “Pontos Negros” na cidade de Lisboa, bem como de outros locais que muito embora não obedecessem àquela categorização, contribuíram de certa forma para um debate generalizado na opinião pública.

Para o efeito foram tidas em conta várias fontes como a análise das estatísticas disponíveis, ou recortes artigos de jornal, entre outras, com o objectivo de realçar algumas particularidades desta realidade na cidade de Lisboa.

Já numa vertente de análise epidemiológica, recorreu-se, numa segunda fase, a dados estatísticos, a fim de realizar uma descrição dos acidentes envolvendo peões na cidade de Lisboa, nos anos de 2006, 2007 e 2008, considerando para o efeito o universo total de vítimas pedonais, sendo que estas são as vítimas mais vulneráveis de entre os diferentes utentes da via (Odero, Garner & Zwl, 1997:445). Desta forma procurou-se caracterizar diferentes grupos de entre estas vítimas e, assim, apontar particularidades relevantes para as fases posteriores.

Numa terceira fase e com recurso a metodologias de análise, inferiu-se o que determinados indivíduos pensam sobre os acidentes e como os representam, incidindo, principalmente,

sobre os atropelamentos, utilizando, para isso diferentes ferramentas no âmbito da Antropologia Cognitiva, tal como a Análise de Conteúdo e a Análise do Discurso, identificando, assim, categorias de análise relevantes.

Finalmente, após terem sido identificadas as diferentes categorias que iriam constituir uma grelha de análise, foi elaborado um guião de entrevista com a finalidade de procurar compreender, através da técnica de entrevista antropológica, de que forma determinados indivíduos, enquanto informantes privilegiados ou simples utentes de uma determinada via, constroem todo um conhecimento sobre o contexto rodoviário que se encontra alicerçado nas suas definições, representações e percepções. Este conhecimento poderá eventualmente levantar o véu sobre a existência de um mapa mental de orientação, mobilidade, representação, e atribuição, no qual a nossa orientação se apoiará, em cenários onde seja difícil identificar todos os perigos, tal como ocorre no contexto rodoviário.

Este estudo tem por objecto as atitudes e percepções dos intervenientes no processo de mobilidade urbana do concelho de Lisboa, sendo dado especial relevo à interacção destes agentes num terreno de estudo privilegiado – as passadeiras - procurando assim reflectir sobre o resultado visível de uma possível interpretação errada das liberdades pessoais – os atropelamentos - e as atribuições que os sujeitos envolvidos fazem sobre esta realidade muito particular.

Nesse sentido, e perante a complexidade do fenómeno em causa, foi adoptada uma metodologia mista faseada, que se iniciou por uma pesquisa bibliográfica e documental, procurando enquadrar o âmbito da pesquisa numa perspectiva transdisciplinar, procedimento essencial perante um domínio de investigação nas ciências sociais, mais particularmente da antropologia, onde não abundam investigações sobre este tema.

Pretende-se assim, num primeiro momento, combinar as duas técnicas de recolha/tratamento de dados – qualitativa e quantitativa – na obtenção de informação específica, recorrendo-se num primeiro instante a uma pesquisa e análise de dados estatísticos de sinistralidade rodoviária no Concelho de Lisboa da ANSR, complementado numa segunda fase por um análise de conteúdo de corpora, e subsequentemente da realização de entrevistas semi-estruturadas, através das quais se questionaram informantes – privilegiados sobre a temática da segurança rodoviária.

2.3 - Análise Categorical

As categorias de análise consideradas relevantes para a codificação das entrevistas resultaram de um processo de análise previamente elaborado a “comentários” de notícias relacionados com a segurança rodoviária e, em especial, com os atropelamentos de peões dentro e fora das passadeiras.

Esta análise teve por base os argumentos em prol da utilização da comunicação para a compreensão do fenómeno rodoviário, que se prendem com a importância da partilha, participação e disponibilização de conteúdos, nesta “Era da Informação”, salientando-se, como exemplo, o hipertexto. Este tipo de texto foi identificado, pela primeira vez por Theodor Nelson nos anos 60 como sendo um texto em formato digital, ao qual se agregam outros conjuntos de informação na forma de blocos de textos, imagens ou sons, e cujo acesso se dá através de referências específicas denominadas hiperlinks, ou simplesmente links (Primo & Recuero, 2003: 54).

Partindo da análise da interacção entre os participantes no processo de escrita cibernauta, foram identificadas diversas categorias de *hipertexto*¹⁰, sendo de realçar o *hipertexto de colagem* que, por se tratar de um fenómeno de escrita colectiva, subordinada à edição jornalística, é particularmente relevante no âmbito deste tipo de análise.

Face a uma escolha deliberada e consciente de uma notícia de jornal, publicada na sua edição online, procurou-se assim inferir sobre os conhecimentos e construções de uma determinada realidade, os atropelamentos dentro e fora das passadeiras. Optou-se, como já se salientou, por uma notícia cujos respectivos comentários em contexto cibernauta fossem realizados por indivíduos residentes maioritariamente na região de Lisboa, que, por razões óbvias, seriam alfabetizados e utilizadores frequentes da Internet, em especial de edições on-line de jornais nacionais.

A decomposição dos conteúdos dos comentários editados e subordinados à notícia em destaque foi assim baseada num conjunto de técnicas de análise de comunicações, tendo existido uma intensa preocupação e rigor metodológico, de forma a não ser posta em causa a heterogeneidade do objecto conforme extrapolado no artigo científico de Rocha &

¹⁰ No hipertexto potencial, não é permitida ao internauta a modificação do texto, sendo que no hipertexto corporativo todos os envolvidos partilham a construção de um texto comum que “recebe” o impacto de todo o grupo. Por fim é de realçar o hipertexto de colagem, que embora constitua um instrumento de escrita colectiva, tem uma forte influência da vertente de administração da página, cabendo a decisão de publicar ou não a um indivíduo ou pequeno grupo de editores (Primo & Recuero, 2003: 55).

Deusdará (2005: 308) sobre a análise de conteúdo/discurso de comunicações orais e escritas.

2.4 – Entrevistas Antropológicas

A fase de recolha de material através de entrevistas constituiu uma parte extremamente importante desta pesquisa, porquanto permitiu recolher junto de informantes privilegiados informação específica sobre a temática em estudo, procurando desta forma conhecer as representações e atribuições deste informantes, visando-se assim obter uma panorâmica da temática da sinistralidade rodoviária nacional, ainda que circunscrita a uma pequena área do país. Procurou-se também perceber de que forma se desenrola a interacção entre os vários utentes da via, bem como entre estes e as entidades com responsabilidades efectivas neste contexto, sendo que nesta interacção, e de acordo com vários estudos citados anteriormente, poderá residir um pronto chave desta problemática, mais especificamente nas falhas/erros ocorridos durante este processo de relacionamento entre os vários sujeitos, assim como numa aparente ambivalência intrasujeito. É aliás nesta questão específica da dualidade de papéis e consequentemente de representações e atribuições do mesmo sujeito, que ora pensa e reage como um condutor característico (atribuições e expectativas próprias) ora estando num determinado momento enquadrado num contexto de pedonalidade se manifesta e reage de forma totalmente contrária (e assim criando expectativas própria deste papel). Como se afirmou anteriormente, foi na busca desta dualidade aparente que neste estudo se recorreu a uma notícia de jornal, mais especificamente nos comentários a essa notícia, uma vez que várias investigações apontam para o facto de o anonimato constituir não só um estímulo adicional para a participação dos cidadãos (Aldé, Escobar & Chagas, 2007: 36), mas também essencial para um certo sentimento de impunidade e quiçá de assertividade por parte da comunidade de sujeitos sente quando assume uma identidade diferente.

Foi com base nos comentários destes sujeitos, mais especificamente da inferência de atribuições e representações por via da análise de conteúdo, que se construiu um guião de entrevista semi-estruturada característica da antropologia e que se aplicou de forma livre a fim de não perder a espontaneidade das opiniões, tendo inclusive sido modificado ao longo da sua aplicação no sentido de obter um conjunto de extrapolações mais alargado sobre a temática em estudo

2.5 - Observação Não-Intrusiva vs Observação Participante

Percorrido que foi este processo inicial e de certa forma indispensável, tendo em conta a metodologia adoptada, e aplicado o guião de entrevista a um conjunto importante de informantes, iniciou-se uma terceira fase metodológica de observação não intrusiva (também conhecida por observação naturalista), prosseguindo, assim, o trabalho de campo no terreno, desde a observação não intrusiva, através da simples observação da forma como as diferentes pessoas interagem em contexto rodoviário, com especial relevância das particularidades da interacção peão-condutor bem como de outros intervenientes deste cenário rodoviário, procurando, desta forma, documentar etnograficamente esta realidade específica, passando pela observação participante, tal como definida por Bronislaw Malinowski (Malinowski, 1922) pois estas particularidades apenas podem ser abstraídas *in loco*, participando nelas, tentando entranha-las através de uma participação efectiva nas situações reais, vivendo as situações e descrevendo sentimentos, angústias, rotinas e hábitos de uma forma natural.

Durante esta fase, e no que toca aos mecanismos de observação, deparamo-nos com uma dúvida “metodológica” sobre a aplicação da observação não-intrusiva, também conhecida como observação naturalista, tendo em conta os objectivos e contingências da pesquisa em curso. Citando Raymond Quivy e Luc Van Campenhoudt (2003), dois teóricos da investigação em ciências sociais, “*os métodos de observação directa constituem os únicos métodos de investigação social que captam os comportamentos no momento em que eles se produzem e em si mesmos, sem a mediação de um documento ou testemunho*” (Quivy & Campenhoudt, 2003).

Temos porém que se tivermos em conta uma preocupação com rigor científico da investigação haverá uma exigência acrescida por parte do investigador, as técnicas utilizadas e sobretudo a presença do investigador não deverá prejudicar a observação. Perante uma temática tão abrangente e profundamente enraizada na sociedade automobilizada como a sinistralidade rodoviária, a simples proposta de utilização de técnicas naturalistas radicas poderia, segundo Manuel Delgado, da Universitat de Barcelona, ser inexacto “... *porquanto em contextos públicos que se organizam a partir do distanciamento e da reserva que entre si mantêm as pessoas co-presentes, a indiferença, e o anonimato têm funções estruturantes. O exercício de um olhar discreto integra afinal o*

observador num meio que todo ele se faz de relações sociais pouco ou nada focalizadas...”(Frétiigné, 2005: 12).

Face a este problema optou-se assim por privilegiar a observação participante enquanto principal ferramenta metodológica para recolha de material de estudo, não sendo completamente posta de parte a observação naturalista, na sua componente de análise de conversações e análise do discurso. Ao analisar os discursos e conversas que ocorrem naturalmente em diferentes enquadramentos, procurou-se assim aceder aos sistemas de significação social e os métodos usados para produzir uma interacção social de forma estruturada, e que de certa forma poderão ser indícios de um debate público em torno da questão rodoviária, bem como de uma crescente consciencialização na sociedade sobre esta questão.

O processo de observação participante desenrolou-se de várias formas tendo em conta os objectivos propostos, desde episódios de observação participante de intervenções reais dos serviços de emergência, a bordo de uma ambulância do Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM), e em que fazendo parte de uma equipa me foi dada a oportunidade única de conhecer a reacção destes profissionais perante o desespero e de inúmeros cidadãos da cidade de Lisboa que todos os anos recorrem a este serviço de emergência. Já numa fase posterior a um estágio no Centro de Orientação de Doentes Urgentes (CODU) de Lisboa, onde foi possível observar como é feita a triagem de chamadas de emergências entre outras acções destes profissionais, sendo assim possível compreender e descrever tudo o que acontece quando alguém faz uma chama para a linha de emergência 112.

Capítulo 3 – Do acidente às vítimas

...One was a description of the earth and its inhabitants as told by an alien examining us from a space ship above London. This alien had observed that the earth is inhabited by strange creatures called cars mainly with four wheels although some are great beasts with twelve wheels and some little creatures with only two. These creatures are served by a host of slaves who walk on legs and spend their whole lives serving them. The slaves constantly ensure that the cars are fed their liquid foods whenever they are thirsty and are cured if they have accidents: but the slaves also help in the reproduction and the disposal of cars. The slaves are deposited in boxes set up almost everywhere a car wants to go and are always ready to be taken away as soon as the car make up its mind to go somewhere else. Cars were never seen to go anywhere without at least one slave. The slaves build and maintain long and complex networks of clear space so the cars have little trouble travelling from place to place. Indeed the earth's creatures seem constantly pampered by their fawning army of slaves... (Miller, 2001: 1)

Desde a sua invenção até aos dias de hoje, o automóvel provocou alterações profundas na sociedade, pelo rasto de vítimas dos acidentes de viação que deixou um pouco por todo mundo, mas também pela alteração da morfologia terrestre, com a construção de vias de comunicação, pontes, túneis, auto-estradas que rasgam montanhas, transpõem rios, e assim promovendo uma qualidade de vida das pessoas e da sua independência até então nunca atingida.

Mas será que o automóvel trouxe a tão desejada liberdade ao ser humano, ou este por outro lado ficou refém desta máquina consumidora de recursos e fonte de poluição extrema. Não há de facto uma unanimidade sobre os benefícios e malefícios deste meio de transporte, o automóvel está demasiado entranhado na sociedade, ao ponto de ser impensável a sua inexistência nos nossos dias, nas economias de mercado ávidas de recursos entrarem em colapso face às expectativas do um fim anunciado do petróleo. Não concebemos um futuro sem o automóvel, mas continuamos a estar demasiado preguiçosos para o adaptarmos aos tempos modernos, ao ponto de se poder confundir esta relação de necessidade com uma submissão do homem face à máquina, como relatado no conto de Daniel Miller (2001) acima transcrito.

Não podemos deixar de nos espantar com as profundas alterações geográficas, económicas e sociais originadas pela massificação desta inovação tecnológica, a introdução, e sobretudo a globalização, deste meio de transporte à escala planetária, veio transformar o próprio conceito de antropocentrismo, encarcerando-o dentro de um sistema de vias, de ramais de acesso, de vias de aceleração. A liberdade prometida por este meio de transporte, poder-se-á ter transformado numa auto-clausura perpetuada por um sistema fechado em que o ser humano ou melhor dizendo o factor humano ainda está no centro por força da sua acção e do seu movimento. A espécie humana sofreu assim, por via de uma evolução “natural”, uma nova transfiguração surgindo o *homo-automobilus*, ser híbrido constituído por um corpo humano revestido por uma armadura de metal, plástico e chips electrónicos, dotado de espantosas capacidades de movimento, velocidade, poder e indiferença e que partilha um habitat mutilado em constante mudança com seres menos evoluídos e sobretudo menos adaptados, sobre os quais se contam histórias de batalhas perdidas, ocupações de territórios e quase extinção.

3.1 - O Sistema Rodoviário

A organização da sociedade actual parte do pressuposto fundamental da existência de um sistema organizado em torno da utilização do automóvel por parte de uma grande maioria dos habitantes das cidades bem como das povoações ditas “mais isoladas”, uma vez que mesmo estas são definidas pelo fácil ou difícil acesso do automóvel dos seus habitantes às estruturas básicas essenciais como escolas, hospitais e centros de saúde entre outros, constituindo assim o determinante principal na qualidade de vida das pessoas, o acesso rodoviário, ou melhor dizendo, a facilidade deste acesso.

A importância deste acesso fácil das pessoas às instituições está assim na base de um sistema complexo, vulgarmente denominado de sistema rodoviário, que obviamente terá no seu centro o factor humano com o determinante principal. Este sistema é assim definido como sendo composto por quatro factores principais: o factor via (infra-estrutura rodoviária), o factor veículo (o automóvel), o factor humano (condutor e peão) e o factor ambiente sendo caracterizado por uma interacção contínua e interligada de cada um destes factores, que, em si, constituem subsistemas essenciais ao sistema rodoviário, pois este só poderá ser concebido como tal se pelo menos uma unidade de cada um dos seus subsistemas estiver presente em todos os momentos (Leal, 2008:75).

Como já se afirmou anteriormente, o factor humano é, de entre todos estes subsistemas, um factor com particular interesse dado que lhe é atribuído o papel de actor rodoviário, um papel que poderá subdividir-se no desempenho de dois papéis distintos – o de condutor e o de peão. Assim sendo, este subsistema é notoriamente complexo, pois, em todo o sistema rodoviário, este é o único ao qual a capacidade de perceber, raciocinar e decidir lhe está intrinsecamente inerente. Esta capacidade racional é, não só, uma parte fundamental na interacção com os outros subsistemas, bem como na interacção com os elementos que o constituem, sendo esta a base de todas as alterações ou adaptações mediante as novas exigências com que os intervenientes se confrontam, nomeadamente as questões actuais de mobilidade e os efeitos ambientais desta opção automóvel.

3.2 - A Mobilidade e os problemas ambientais

O debate em torno das questões ambientais, que afectam cada vez mais o nosso Planeta, fez com que se institucionalizassem na nossa sociedade várias questões emergentes como a protecção ambiental e o desenvolvimento sustentável que afectam a nossa sociedade bem como a das gerações futuras (Dias, 1998:1).

Como resultado destas preocupações globais, e tendo em conta a especificidade geográfica e demográfica das nossas urbes, como as problemáticas associadas à concentração populacional na faixa litoral e a acumulação de população nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto também denominado pelo conceito dualista litoral-interior (Carmo, 2004:9), tem sido levantadas várias questões relacionadas com o tráfego automóvel resultante destes movimentos diários de automóveis que todos os dias invadem a cidade pela manhã e que abandonam no final do dia de trabalho, em fluxos constantes e ininterruptos de veículos, poluição e perigo para os utilizadores de uma rede viária sobrecarregada.

Se é certo que o direito à mobilidade dos indivíduos enquanto elementos de uma sociedade colectiva não pode ser posta em causa, não podemos, no entanto, esquecer que a evolução tecnologia (infra-estrutura e veículos) alicerce da sociedade actual tal como a concebemos, trouxe também um efeito secundário indesejado – 1,2 milhões de vítimas mortais anuais resultantes dos acidentes de viação à escala mundial (WHO, 2004), ou citando Rafael Salaver (2005: 15) “*ciudades y ciudades enteras que continuamente y sin descanso desaparecen de forma dantesca de nuestro pequeño mundo*”.

Esta problemática crescente e assustadora das alterações ambientais, agravada pelos elevados preços dos combustíveis fósseis, levou a que os especialistas encarassem a mobilidade urbana como uma área chave para uma intervenção eficaz. Se por um lado temos um direito inalienável – a mobilidade, este deverá ser alicerçado numa segurança rodoviária eficaz de forma a garantir o direito que está na base da nossa sociedade – o direito à vida.

3.2.1 - Dar rosto às vítimas

Não é possível, de uma maneira geral a atribuição de responsabilidades objectivas por cada acidente, ainda que se na opinião de vários especialistas e no caso dos acidentes rodoviários a atribuição da responsabilidade ou culpa nos acidentes por parte dos intervenientes possa ser predador de nível mais baixo de Stress Pós Traumático por parte destas vítimas, por oposição aos sujeitos que atribuem a culpa/responsabilidade a outros factores, facto que nos leva a questionar mais uma vez qual a cota parte de responsabilidade dos vários intervenientes no sistema rodoviário nestas ocorrências.

Uma das faces mais visíveis deste problema são as inúmeras vítimas que todos os dias sucumbem nas estradas, e que, não obstante a responsabilidade objectiva ou subjectiva a atribuir a qualquer uma das partes, manifestam uma tendência notória quando procedemos a uma categorização da vítimas. Na realidade, todos os utentes da via são potenciais vítimas, no entanto, a sua caracterização específica é essencial, pois, a definição das particularidades típicas de cada subgrupo de utentes da via, nomeadamente, das particularidades específicas dos condutores, dos passageiros, ou dos peões, irá permitir o desenho de estratégias para diminuir o número de acidentes rodoviários e em consequência o número de feridos, internamentos e intervenções hospitalares, dias de trabalho perdido, incapacidade temporária e permanente, bem como de mortos (Silva, 2004:3). Tomemos como exemplo os peões que, de entre os utentes da via, são classificados como um subgrupo especialmente vulnerável, e gravemente afectado por esta realidade, apresentando as taxas mais elevadas de mortalidade e de morbilidade em acidentes rodoviários (Odero, Garner & Zwl, 1997: 449). São vários os estudos que se tem debruçado sobre a vulnerabilidade dos peões relativamente aos restantes utentes da via, sendo o homem o elemento mais importante de todo o sistema rodoviário, este ganha como

peão um protagonismo indesejado devido à sua falta de defesas e secundarização no que toca às inovações técnicas da indústria automóvel.

3.2.2- Os efeitos do envelhecimento populacional

Se procuramos a etimologia da palavra atropelar surgem-nos os seguintes sinónimos: *calcar passando por cima, menosprezar, postergar, apresentar-se em desordem*, já a palavra atropelamento tem como sinónimo *acto ou efeito de atropelar* (dicionário da Porto Editora), estas definições além de desprovidas de conteúdo, não nos permitem à partida caracterizar este fenómeno, que se afigura como extremamente complexo, e que tem na sua génese uma multiplicidade de causas, facto que, por si só, nos impossibilita à partida uma análise/actuação eficaz sobre todas as vertentes que compõem esta ocorrência.

Com o objectivo caracterizar as vítimas e sobretudo de realçar algumas particularidades na ocorrência dos sinistros, recorreu-se ao tratamento de dados estatísticos e posterior análise de vertente epidemiológica dos atropelamentos na cidade de Lisboa para o triénio (2006, 2007 e 2008). Para tal investigação procurou-se analisar a informação disponibilizada pela Policia de Segurança Pública sobre os anos em estudo, na tentativa de obter algo mais do que mera a informação estatística disponibilizada anualmente pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. Este cruzamento de informações obtidas através da autoridade nacional competente ou da entidade policial da área, permitiu aferir as particularidades da ocorrência dos atropelamentos, sendo desta forma possível obter características de mortalidade e morbidade das vitimas pedonais na cidade de Lisboa. Estas vítimas têm por si só características muito particulares, enquanto sujeitos activos de uma comunidade rodoviária, comumente designados por peões, têm na sua génese um pressuposto de vulnerabilidade perante os restantes actores rodoviários (Odero, Garner & Zwl, 1997) muito por força das elevadas taxas de mortalidade e morbidade a que estão sujeitos e que muito debate tem gerado na literatura especializada.

Se é certo então que os peões, por força da sua vulnerabilidade e exposição, são o grupo mais afectado neste tipo de incidente, podemos em certa medida considerar que como resultado directo destes condicionalismos, o facto de as vitimas mais representadas nas estatísticas de sinistralidade pertencerem a camadas etárias elevadas com idades acima dos 69 anos de idade, como se pode verificar no gráfico da figura 4, com cerca de 23% de

vitimas em 2006, cerca de 32% em 2007, agravando-se em 2008 com o total de 36,4 % do número total de vitimas.

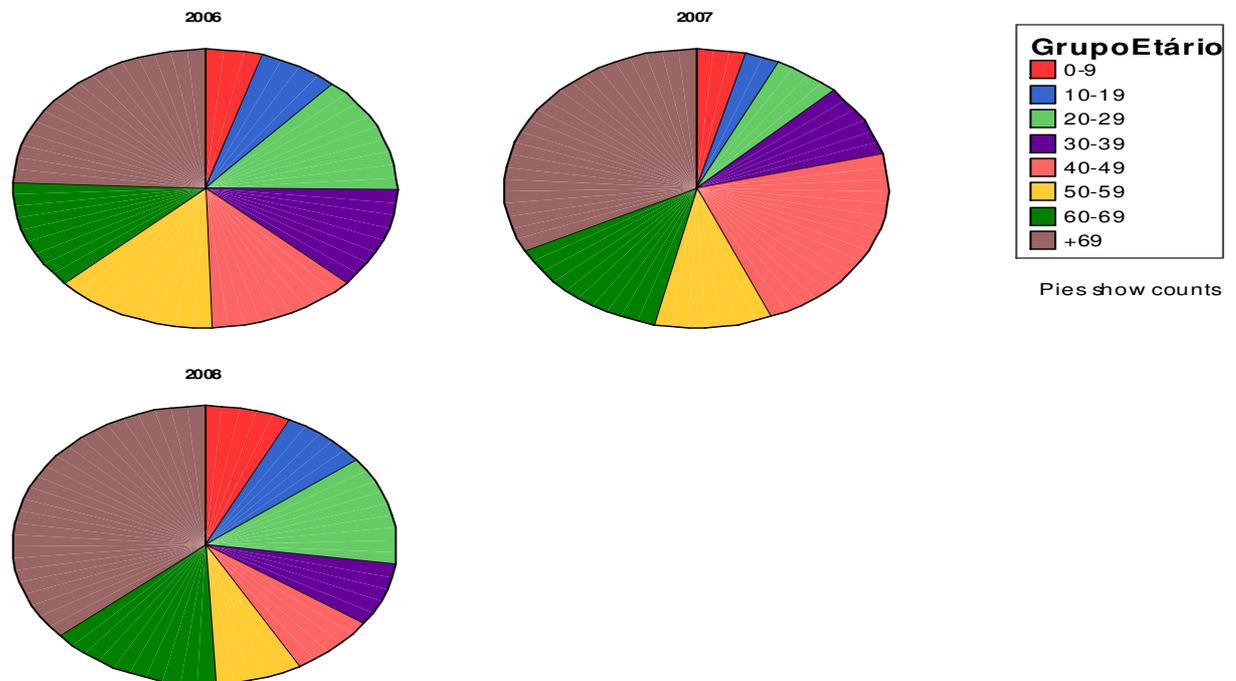


Figura 1 – Gráfico representativo do número de Vítimas distribuídas por Grupo Etário nos anos de 2006, 2007 e 2008 no Concelho de Lisboa, onde é notória a maior representatividade do escalão etário com mais de 69 anos de idade.

Vários estudos científicos têm abordado uma tendência crescente das sociedades modernas, o aumento das vitimas de atropelamentos entre os mais idosos têm sido correlacionado com o fenómeno ao envelhecimento da população residente no centro das grandes cidades (Raccioppi, Eriksson, Tingvall & Villaveces, 2004) e que se agravará muito pelo facto de, segundo a OECD e nos países industrializados que constituem aquela organização internacional, ser espectável que no ano de 2030 cerca de um quarto da população residentes nas cidades ter mais de 65 anos de idade.

A Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP) partilha esta preocupação, exibindo no seu site institucional a seguinte recomendação:

“Com o avançar da idade, o indivíduo vai perdendo algumas capacidades físicas e psíquicas (visão, audição, capacidade motora, etc) essenciais a uma utilização segura da via pública, como peão ... passageiro ... condutor.

No sentido de compensar a perda destas capacidades para uma circulação mais segura, entendemos que é preciso uma resposta de promoção educativa que passe pela realização de acções de sensibilização, com o objectivo de desenvolver junto dos utentes seniores atitudes e comportamentos ajustados às exigências da circulação rodoviária. Estas acções desenrolar-se-ão em estreita ligação com as reais capacidades do sujeito, envolvendo a sua personalidade, a sua afectividade, ajudando-o a identificar, a compreender estas alterações, e a adaptar-se aos novos ritmos, de forma a assumir comportamentos cívicos enquanto utente da estrada.” (PRP, n.d.)

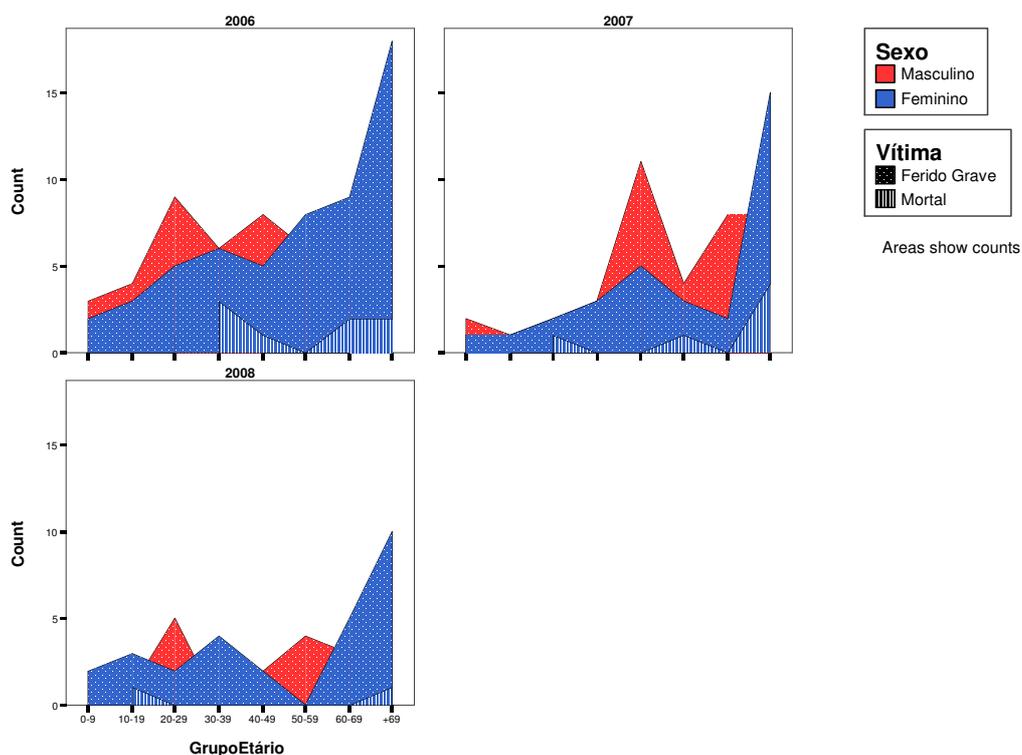


Figura 2 – Gráfico representativo do número de vítimas distribuídas por grupo etário, sexo e gravidade das lesões nos anos de 2006, 2007 e 2008 no Concelho de Lisboa. Podemos observar neste gráfico uma maior representatividade do sexo feminino do escalão etário mais avançado.

Não bastasse o facto acima descrito, outras investigações realçam que mais de 50% dos peões com mais de 65 anos morrem ao serem atropelados, sendo aqui, mais uma vez, evidente uma maior percentagem de mulheres, como podemos realçar da análise do gráfico

anterior onde o sexo feminino está representado a azul. Estas mortes, segundo diversos investigadores, ficam geralmente a dever-se a lesões cerebrais graves.

3.2.3- Particularidades na ocorrência dos atropelamentos

Analisando a mesma distribuição dos atropelamentos, mas agora tendo em conta não as vítimas mas a distribuição de ocorrências ao longo do dia, observou-se uma tendência constante, uma maior incidência de atropelamentos no período de maior afluxo de trânsito no centro da cidade de Lisboa, entre as 08h00 e as 11h00 e as 17h00 e as 20h00, que resultará de um padrão de mobilidade da Região de Lisboa, muito por força da suburbanização e dos fluxos diários de veículos já referidos em capítulos anteriores.

Estas mesmas características poderão também estar na base da distribuição desigual dos atropelamentos por dias de semana, uma vez que a maior incidência destes eventos ocorrem durante os dias da semana.

Por ultimo foi efectuada uma análise dos eventos tendo em conta a categoria de via pois, de acordo com vários estudos, a existência de múltiplas faixas de rodagem (Ferreira & Soares, 2006) aliada à má colocação ou má sinalização de passagens para peões, poderão de certa forma justificar os resultados obtidos. Mais de metade dos atropelamentos e atropelamentos com fuga ocorrem em vias com múltiplas faixas de rodagem, que constituem verdadeiras auto-estradas de acesso à cidade de Lisboa, onde os veículos deixam de ser meros meios de transporte, e se transformam em autênticos objectos bélicos municiados de velocidade, imprudência ou apenas ignorância. Estas construções humanas, carregadas de poder e individualismo, constituem assim um perigo acrescido para os “peões em vias de extinção”.

Capítulo 4 – Segurança e Condução

4.1 - Segurança Rodoviária

A promoção de uma mobilidade sustentável deverá assim ter em conta não só os efeitos indesejáveis das alterações climáticas, mas também uma consciencialização da população em geral sobre a temática da segurança na estrada. A segurança rodoviária pode ser entendida como um conjunto de normas sociais valorativas da capacidade dos cidadãos se movimentarem livremente de um local para outro sem sofrerem lesões ou danos nos seus bens (Salaver, 2005:16). A existência destas normas sociais é essencial para a regulação eficaz e bom funcionamento do sistema rodoviário, entendido como sendo constituído por quatro subsistemas ou factores: o factor via (infra-estrutura), factor veículo (automóvel), factor ambiente (meio ambiente) e factor humano (condutor, peão e passageiro) (Salaver, 2005:15).

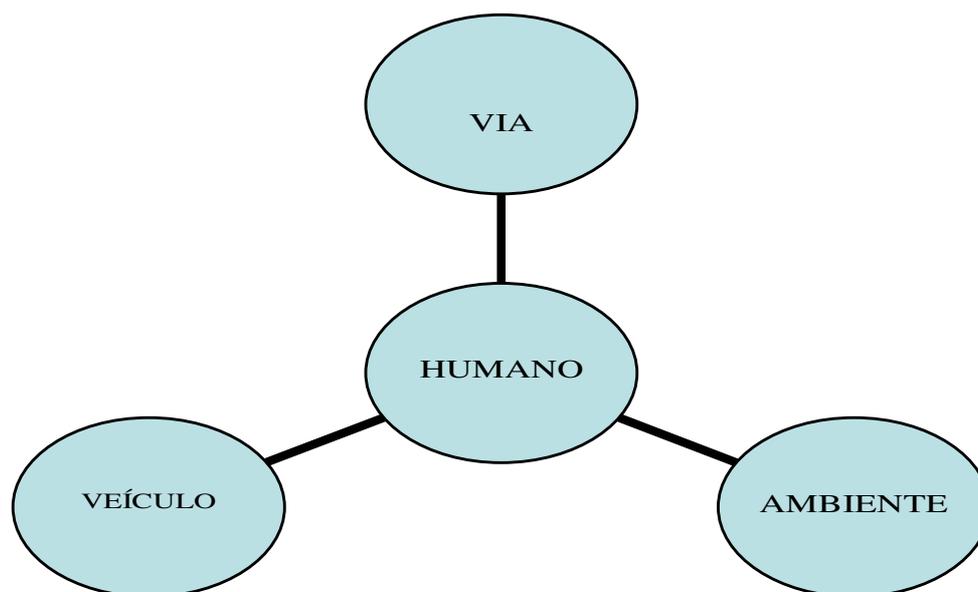


Figura 3 – Esquema constitutivo do Sistema Rodoviário e os factores determinantes: factor humano, factor via, factor veículo e factor ambiente.

O Sistema Rodoviário, representado através do esquema anterior, não pode ser entendido como um organismo estático, sendo antes alvo de constantes adaptações, resultantes não só da interacção entre os vários factores que o compõe, mas sobretudo pela importância chave do factor humano no seio desta orgânica.

O factor humano, além de ser o mais relevante do Sistema Rodoviário, sendo-lhe atribuída a qualidade de actor rodoviário, é também o elemento activo deste sistema, uma vez que

possui a capacidade de monitorizar e controlar os restantes factores de forma a que o conjunto funcione de forma equilibrada.

A importância do actor rodoviário, enquanto elemento constitutivo do factor humano, está também relacionada com o facto de lhe poderem ser atribuídos três papéis cruciais neste sistema (condutor, peão, e passageiro).

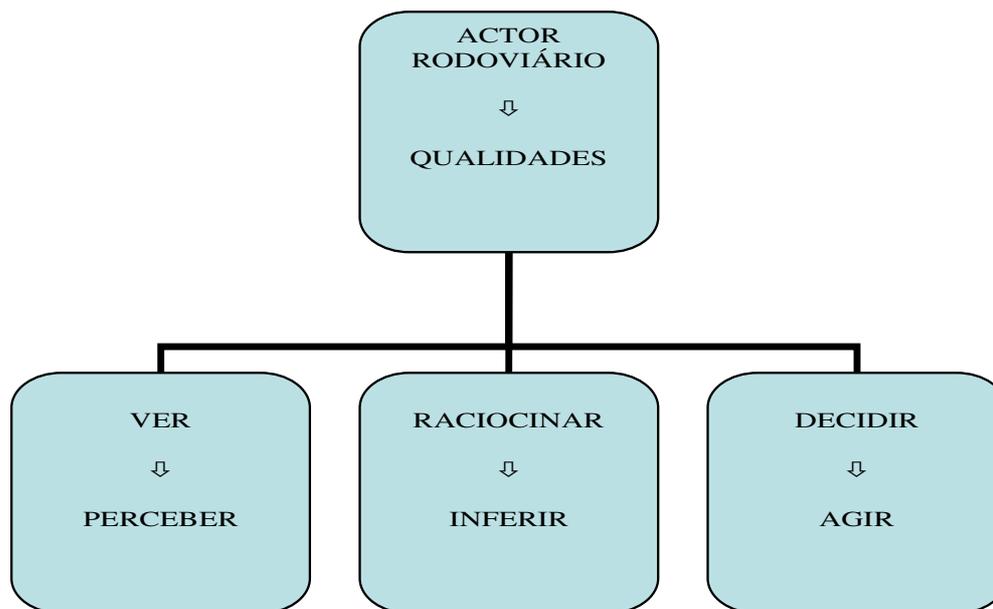


Figura 4 – Esquema descritivo das qualidades do actor rodoviário

Estes papéis, apesar de profundamente distintos, têm dois aspectos que os unem – podem ser desempenhados pelo mesmo sujeito, desde que em momentos diferentes e, por último, desenvolvem a sua acção tendo por base um processo comum, que tem por base três fases distintas: ver, raciocinar e decidir, estando na base de todas as acções realizadas pelos intervenientes em qualquer situação do contexto rodoviário.

4.1.1 - Condução: Um processo de interacção

Podemos assim, e tendo por base o mecanismo descrito no capítulo anterior, afirmar que em contexto rodoviário toda e qualquer manobra realizada pelos intervenientes irá afectar os restantes, sendo que o equilíbrio do sistema depende da forma como esta interacção é feita. Vejamos o exemplo da condução: esta à semelhança de outras actividades humanas, implica um conjunto de acções complexas, que têm naturalmente implícito um elevado

grau de risco objectivo (Gonzalez, 2005:27) e da qual poderão resultar danos e lesões para os vários intervenientes.

Uma vez iniciado o movimento, os intervenientes (i.e. condutor e o peão) devem proceder a adaptações constantes na sua conduta (i.e. manobras), ajustando-se à situação específica em que se encontram, e procurando assim alcançar os seus objectivos e evitar situações eventualmente perigosas.

Perante a incerteza que caracteriza todo o processo de condução, estas decisões, que devem ser tomadas com a antecipação e rapidez necessária, implicam uma constante análise da informação disponível e uma interpretação eficaz dos indícios, para que relativamente a cada uma das possíveis acções a realizar, possam ser determinadas as consequências prováveis e os resultados esperados dessa acção.

4.1.2 - Fontes de Informação

As fontes de informação que o condutor e o peão utilizam em contexto rodoviário podem ter duas origens distintas: a informação explícita (menos frequente) oriunda da sinalização e legislação rodoviária caracterizada por possuir um carácter meramente indicativo, bem como uma função de regulação social (por exemplo não obstante ser obrigatório utilizar o cinto de segurança compete ao condutor decidir se o utiliza ou não), e a informação implícita (mais abundante) que está implícita ao indivíduo e que é dependente das representações e atribuições do sujeito relativamente a uma determinada realidade, assim como do nível de risco que o sujeito está disposto a aceitar. Esta informação implícita é heterogénea, e intrínseca ao indivíduo e tem como consequência directa o facto de estar directamente dependente do nível de risco esperado e desejado de cada interveniente (por exemplo o conceito de distância de segurança ou de velocidade ideal ainda que presente em todos os condutores é variável de sujeito para sujeito).

4.1.3 - Risco e Condução: Uma representação social

Não obstante não conhecermos as causas que levam os intervenientes no cenário rodoviário a recorrer principalmente às fontes de informação implícita e só a residualmente utilizar a informação explícita, afigura-se-nos no entanto a possibilidade desta última ser relegada para segundo plano devido à sua característica de regulação social. Importa neste ponto da investigação em curso, aprofundar sobre as representações e atribuições que estão na origem das práticas rodoviárias e a que o sujeito recorre de forma constante e reiterada.

Para Moscovichi a representação social é uma forma de conhecimento particular que tem como função a elaboração de comportamentos e a comunicação entre indivíduos, utilizada no dia-a-dia das pessoas, vulgarmente denominada senso comum, e que permite aos sujeitos interpretar, pensar e agir sobre a realidade. (Alexandre, 2004:127)

A representação social é concebida como uma forma de conhecimento socialmente partilhado, com um objectivo prático, e que contribui para a construção de uma realidade comum a um conjunto social.

Partindo do pressuposto teórico fundamental de que o comportamento no trânsito é fortemente influenciado não só por uma dimensão social, como também por um sistema de valores estreitamente relacionados com uma dimensão sócio-cultural (Queiroz & Oliveira, 2003: 102), torna-se imperativo um maior conhecimento dos contextos sócio-culturais e psicológicos no desenvolvimento de programas de informação, reabilitação e educação, entre outros, essenciais para a promoção de um comportamento mais adequado no trânsito, tendo em conta as graves consequências dos acidentes, mais especificamente dos atropelamentos e o elevado custo social que representam.

4.2 – Factores de risco

O conceito de risco tem sido definido como possibilidade de inconveniente ou fatalidade, ou ainda um perigo possível ou previsível (Casteleiro, 2001: 3264), constituindo assim uma parte integrante do universo rodoviário. De facto de entre todas as redes/organizações que fazemos parte e às quais recorremos diariamente, a rede rodoviária é aquela que se nos apresenta como mais complexa e perigosa (Peden et al., 2004: 3), ceifando todos os dias cerca de 3000 vidas por todo o mundo, entre um universo total de 16000 mortes diárias por várias causas (Peden et al., 2004: 3).

Devido à complexidade e perigo que esconde, num cenário específico como o rodoviário, reveste-se da maior importância compreender o risco, não de uma perspectiva lexical mas como uma realidade multifacetada, que poderá ter na sua génese um agente e uma potencial vítima.

Segundo Peden et al (2004) o risco é constituído por quatro elementos principais: a exposição (elemento constituído pela quantidade de deslocações/viagens dentro de um determinado sistema realizadas por um indivíduo ou por densidade populacional; a probabilidade implícita de acidente tendo em conta uma exposição particular; a

probabilidade de ocorrência de lesões por acidente; e por último as consequências das lesões.

Há, no entanto, outros factores que poderão ter uma influência directa na exposição ao risco por parte dos utentes da via, de entre os quais podemos salientar a partilha de um espaço comum (a via rodoviária), por parte de automóveis e utilizadores mais vulneráveis, ou ainda a pouca atenção prestada ao design e traçado da via.

É ainda possível enumerar diversos factores relacionados com risco dentro do sistema rodoviário: erro humano; tamanho e natureza da energia cinética resultante do impacto e à qual as pessoas dentro do sistema são expostas por erro; tolerância e resiliência do indivíduo ao impacto; e, a qualidade e disponibilidade dos serviços de emergência e tratamento de trauma agudo (Peden et al., 2004: 79). Estudos demonstraram que estas variáveis estão correlacionadas positivamente com o nível de risco no sistema rodoviário.

4.3 - A condução: risco e homeostase

A mortalidade resultante dos acidentes de viação representa actualmente uma parte importante de todas as fatalidades, a que ainda há a juntar os milhões de indivíduos que todos os anos ficam incapacitados um pouco por todo o mundo.

Mas para lá do número de vítimas, que tem merecido muita atenção por parte dos responsáveis e interessados, outro trabalho de investigação tem-se debruçado sobre o evento traumático que constitui o acidente de viação. Sobre este aspecto particular devemos destacar o papel preponderante do estado e de organizações da sociedade civil na procura daquilo que poderá constituir um antídoto para esta maleita – a promoção da segurança rodoviária.

Se é certo que a intervenção principal será nos três principais factores intervenientes no universo rodoviário: a via, o veículo e o condutor¹¹, também é certo que apenas uma dosagem correcta dessa intervenção poderá atingir os objectivos propostos.

De que serve o desenvolvimento de mecanismos de segurança activa e passiva nos veículos se as vias em que estes veículos circulam são deficientemente projectadas, ou não tiver sido em conta a importância do factor humano em todo o contexto de interacção e regulação rodoviária.

¹¹ Foi intencionalmente excluído o factor ambiental porquanto constitui a variante mais imprevisível, facto que dificulta uma acção efectiva sobre esta condicionante, perante estas circunstâncias potencialmente perigosas estas intervenções ocorrem apenas ao nível da sinalização de perigo.

Esta importância do factor humano é consequência da sua extrema complexidade, na qual um mesmo indivíduo pode assumir, conforme o tempo e o lugar que ocupa, diferentes qualidades (peão, ciclista, condutor, passageiro, etc), sendo assim espectáveis diferentes comportamentos próprios e dos outros (comportamentos esperados).

Sabemos, no entanto que, não obstante toda a preocupação dada a este problema tão grave, os acidentes ocorrem, havendo assim necessidade minimizar os efeitos traumáticos, através de mecanismos eficientes de socorro e de apoio hospitalar indispensáveis para aumentar a eficácia no apoio pós acidente e consequentemente tentar diminuir a gravidade das lesões.

São recorrentes as notícias sobre acidentes graves, nomeadamente sobre atropelamentos mortais, ocorridos em locais que conhecemos, locais por onde circulamos no dia-a-dia nas deslocações para os empregos, faculdades, etc. No entanto desconhecemos o efeito que estes criam na comunidade; que causas são atribuídas; quem é responsável; de que forma pode o problema ser resolvido; como se explica que, conhecendo a perigosidade de um local, não tomemos todas as precauções para evitar o acidente; porque conduzimos assim.

Muito embora não possamos encontrar uma resposta simples para todas estas perguntas, afigura-se mais realista uma análise aprofundada das relações que se estabelecem na estrada entre os vários intervenientes, e dos mecanismos associados a esta interacção, noção de risco e medidas preventivas.

Tomemos como exemplo de uma peça de teatro. Em cena temos dois intervenientes principais, os actores e o público, sendo que entre estes se estabelece uma interacção principal. O actor representa e o público assiste. Um é influenciado pelo outro de forma positiva ou negativa. Podemos então dizer que de um modo geral, o acto de representar é caracterizado por um certo nível de risco, esquecer as falas, ruídos na plateia, acidentes. Neste caso poder-se-ão ouvir no final da peça assobios em vez de aplausos, mas em principio a integridade física dos actores está salvaguardada.

Da mesma forma que, na situação anterior, a representação constitui a interacção central, num cenário rodoviário é através da condução que os intervenientes se relacionam. Esta, à semelhança de outras actividades humanas implica um conjunto de acções complexas, tendo neste caso naturalmente implícito um elevado grau de risco objectivo (Gonzalez 2005:27) do qual poderão resultar danos e lesões graves para os intervenientes.

Uma vez em movimento, o condutor e o peão, à semelhança dos actores e dos espectadores, devem proceder a adaptações constantes na sua conduta, ajustando-se à situação específica em que se encontram, procurando assim alcançar os seus objectivos e evitar situações eventualmente perigosas.

Esta é sem dúvida, e por si só, uma interacção caracterizada pela incerteza e pela impressibilidade das variáveis que lhe estão associadas: a velocidade, os factores ambientais, da via ou do veículo, entre outras, tornam imprescindível que as decisões sejam tomadas com a antecipação e a rapidez necessária.

Este processo de decisão implica uma análise constante da informação disponível e uma interpretação eficaz dos indícios para que relativamente a cada uma das possíveis acções a realizar, possam ser determinadas as consequências prováveis e os resultados esperados dessa acção.

A condução, devido à sua complexidade, tem vindo a ser amplamente estudada, havendo a realçar três grupos de teorias ou modelos aparentemente abrangentes da investigação sobre a condução e a segurança rodoviária, e que na opinião de Johnson e Perry (1980) apenas se podem distinguir entre si pela relevância dada aos factores individuais e subjectivos na actividade da condução: modelos causais, modelos mecânicos e modelos de competências. Este último modelo, das competências está ainda subdividido em: modelo propositivo e modelo cognitivo-motivacional, quem em conjunto se mostram especialmente interessantes, pois focam a sua atenção na influência da percepção do risco na segurança rodoviária, quando se propõem explicar o comportamento humano em cenário rodoviário, assim como no processo de tomada de decisões.

Nesta categoria específica podemos realçar quatro modelos principais:

- Teoria homeostática do risco de Wilde (Wilde, 1982)
- Modelo do risco zero (Naatanen & Summala, 1974)
- Modelo de ameaça/evitamento de Fuller (Fuller, 1984)
- Modelo da hierarquia do risco (Botticher & Molen, 1988)

A Teoria homeostática de Wilde surge assim como uma corrente alternativa aos modelos clássicos de competências, ancorados no postulado que as causas dos acidentes estão

directamente relacionadas com um défice nas competências necessárias para a condução, assim como nas deficiências dos veículos, vias ou sinalização.

Esta teoria é constituída por seis premissas base que constituem assim os fundamentos para a sua enunciação:

1. Os condutores têm para cada manobra uma representação consciente da quantidade de risco/segurança que estão dispostos a aceitar. Esta representação instantânea é geralmente ancorada na experiência prévia.
2. O nível de risco que estamos dispostos a assumir pode ser representado como uma função custo/benefício associada às várias alternativas de acção a realizar.
3. O nível de risco assumido tem uma duração temporal variável determinada pelo processo de controlo auto-regulável.
4. Ao contrário do conceito de risco espacial (por km percorrido) o conceito de risco temporal (por hora de exposição ao tráfego) é independente de factores como deficiências no veículo e da via, bem como das competências para a condução. O risco temporal apenas depende do nível de risco de acidente aceite pelo colectivo.
5. Embora uma melhoria nos factores não motivacionais (formação do condutor, desenho dos veículos ou das vias) conduza a uma eventual diminuição do risco espacial de acidente, uma intervenção nos factores motivacionais irá influenciar directamente o risco espacial e temporal. A valorização de estratégias motivacionais poderá estar na base de um sistema preventivo mais eficiente.
6. As medidas preventivas serão tanto mais eficientes quanto promoverem uma redução do nível de risco que os sujeitos estão dispostos a aceitar, ou por outras palavras se criarem na sociedade um desejo de conduzir de forma mais segura.

Esta teoria procura assim explicar o processo de tomada de decisão em qualquer situação associada ao cenário rodoviário. Parte da hipótese de que perante uma determinada situação de perigo, o condutor/peão procura identificar e interpretar a informação a fim de antecipar as consequências dos seus actos futuros.

O nível de risco percebido surge assim como um resultado da avaliação que o condutor faz dos custos/benefícios associados às suas decisões, que podem ser mais prudentes ou mais arriscadas. Estas decisões estão também dependentes da percepção individual dos custos prováveis da sua acção (multas, acidentes, etc.) ou do benefício percebido desta

(chegar mais cedo, mais comodidade, etc.) devidamente ponderados sempre que realizada cada manobra.

Podemos assim dizer que os custos/benefícios esperados pelos condutores e peões dependem assim da prioridade dada às variáveis económicas, sociais, culturais e até mesmo políticas, bem como as variáveis pessoais. Esta hierarquia de relevância dada a estas variáveis constitui efectivamente o determinante do nível de risco/segurança que estamos dispostos a assumir, e embora as consequências puramente económicas tenham um peso determinante na percepção de risco que fazemos numa determinada situação – denominado de risco percebido, o risco que se estamos dispostos a assumir e consequentemente as decisões que tomamos são também influenciadas por valores como a cultura, pressão do grupo de referência, género ou até personalidade. Todos estes factores influenciam os indivíduos no momento de aceitar ou evitar o eventual desvio no seu nível de risco desejado.

Os especialistas defendem que para uma maior eficácia das medidas preventivas se deverá incidir nas variáveis que controlam o processo, ou seja, procurar incrementar a percepção da risco e o desejo de segurança colectivo.

Esta acção poderia conduzir a uma diminuição efectiva da frequência e gravidade dos acidentes rodoviários, num efeito bem mais prolongado do que a mera intervenção estrutural ao nível da via, ou da segurança automóvel, ou ainda de uma valorização das competências dos condutores/peões, que muito embora provoquem uma redução momentânea do número de acidentes, não influenciam positivamente o nível de risco desejado (Wilde, 1982).

As medidas preventivas, com o objectivo de estimular a vontade de evitar os acidentes, promovendo o necessário desejo de segurança colectivo, poderiam ser aplicadas de duas formas distintas ainda que complementares: incrementando os benefícios na sequência de condutas prudentes, bem como, incrementando os custos associados às condutas arriscadas.

Como já afirmámos anteriormente a variável económica assume um papel importante no processo de tomada de decisão do indivíduo em contexto rodoviário, pelo que a aplicação de um sistema de recompensas/penalizações associado a medidas específicas poderia potenciar a sua eficácia.

Estas medidas específicas poderiam passar por: incentivar a mobilidade com o recurso a transportes colectivos seguros em detrimento do transporte individual, motivar o condutor

para evitar acções pouco seguras, e por último, incrementar os custos pecuniários/sociais associados aos acidentes e principalmente sobre o seu causador, procurando assim promover uma diferenciação positiva para quem não tem acidentes.

Expostos os modelos principais que exploram o mecanismo da condução associado ao risco percebido e esperado, procuremos aprofundar um pouco mais as representações que os indivíduos, enquanto membros de uma comunidade automobilizada, fazem sobre a realidade que os rodeia. Se é certo que sobre as perguntas colocadas no início do capítulo foi possível avançar algumas teorias, interessa, nesta fase, levantar novas questões.

O que pensam as pessoas sobre os acidentes? Quem culpam? Que soluções apontam?

Chegado a este ponto da investigação, houve necessidade de avançar para uma nova metodologia: ouvir o que as pessoas têm a dizer sobre o assunto.

Capítulo 5 – Análise do Discurso Rodoviário

5.1 - Enunciar as categorias de análise

A análise de conteúdo tem sido uma ferramenta muito utilizada no estudo de comunicações nas Ciências Sociais e Humanas, através de uma análise de dados qualitativa, mas também de dados quantitativos, havendo ainda alguns autores, como Berg (1995) e Sarantakos (1993) que defendem a sua duplicidade na abordagem, porquanto numa primeira fase pressupõe a contagem de elementos textuais com o objectivo de organizar e sistematizar os dados (quantitativo), para nas fases analíticas seguintes (qualitativa), permitir o acesso do investigador à visão social dos sujeitos, autores do material textual análise (Cappelle, Melo, & Gonçalves, 2003: 72).

Citando Laurence Bardin, a análise de conteúdo é um conjunto de técnicas de análise de comunicação, que visa obter, através de procedimentos sistemáticos e objectivos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores (quantitativos ou não) que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção destas mensagens (Bardin, 1979: 42). São estes indicadores quantitativos e qualitativos, que nos vão permitir uma segunda leitura da comunicação, através da inferência e da dedução, substituindo assim a leitura dita “normal”, na tentativa de revelar o que está escondido, latente ou subentendido na mensagem.

Das várias técnicas desenvolvidas na análise de conteúdo, importa realçar duas: a análise temática ou categorial e a análise das relações¹². Estas permitem compreender os significados manifestos e latentes no material de comunicação (Cappelle, Melo, & Gonçalves, 2003:76).

Assim sendo, e partindo do pressuposto anterior, foram consideradas várias categorias analíticas abertas, extraídas a partir do próprio material empírico, e com um sentido mais descritivo e exploratório, ao contrário do modelo fechado, característico de um tema amplamente estudado e que permitiria a definição de categorias à priori, e que de outro modo poderiam enviesar a procura de categorias e consequentemente da análise.

¹² Sendo as restantes as análise de avaliação ou representacional, a análise de expressão e análise de enunciação.

5.1.1 – Objectivos

Nesta fase, e após explorar o mecanismo da condução associado ao risco percebido e esperado, é necessário aprofundar a temática das representações que os indivíduos, enquanto membros de uma comunidade auto mobilizada, fazem sobre a realidade que os rodeia.

Nesta investigação foi, assim, tida em conta a especificidade, e a complexidade do factor humano no sistema rodoviário até aqui exposta para perceber as representações dos diferentes actores rodoviários em relação à condução e aos atropelamentos.

Para tal foi abordado um contexto em que os diferentes papéis representados por cada um de nós, enquanto actor rodoviário, se confrontam: os atropelamentos em passadeiras. Estes constituem um evento complexo e dramático no panorama da sinistralidade rodoviária portuguesa, não só pela gravidade e severidade que acarretam para as vítimas, mas também pela elevada probabilidade de ocorrerem em locais devidamente assinalados, *“40 por cento dos atropelamentos ocorre nas passadeiras”*, in Público (2008).

5.1.2 – Métodos

População – Universo total dos participantes. Salvaguardando as particularidades de uma análise deste tipo, como seja a possibilidade de qualquer sujeito poder colocar mais do que um comentário, ou ainda a especificidade dos sujeitos participantes, utilizadores da Internet e leitores do jornal on-line.

Fonte – Foram analisados 54 comentários publicados no site on-line do Jornal “Público” – Última Hora, durante as 17H32 do dia 23/10/2008 e as 12H26 do dia seguinte, sobre a notícia “PSP alerta que 40 por cento dos atropelamentos acontecem nas passadeiras.

Características sociodemográficas: 29 indivíduos (53,7 %) utilizaram a qualidade de anónimos, com os restantes 46% a serem distribuídos da seguinte forma, 18 indivíduos do sexo masculino e 7 do sexo feminino. Relativamente à distribuição geográfica dos sujeitos - 33,3% afirmaram ser de Lisboa e 9% do Porto, sendo que os mesmos se distribuíram da seguinte forma pelo País - 48,1 % na Região Centro, 18,5 % na Região Norte e 7,4% na Região do sul do País. Por último há ainda a referir que cerca de 22,2 % dos sujeitos não indicaram qualquer região ou cidade sendo que em alguns casos apenas se referiram ao País de origem, no caso particular, Portugal ou Reino Unido.

5.2 – Os comentários: análise temática¹³

Os 54 comentários analisados foram publicados no site on-line do Jornal “Público” – Última Hora, durante as 17H32 do dia 23/10/2008 e as 12H26 do dia seguinte, constituindo este o universo total do grupo alvo a estudar, escolhido por conveniência com recurso à ferramenta informática Wordcount 1.0, e tendo em conta a relevância do tema em estudo. Face aos comentários publicados e tendo em conta a temática central desta tese, procurou-se assim identificar categorias de significação que pudessem de algum modo estar ligadas com a temática dos atropelamentos dos peões dentro de fora das passadeiras.

Realizado este processo foi possível extrair vários determinantes relevantes, nomeadamente verificou-se que palavra *passadeiras* era o tema/categoria principal dos textos com um total de 87 referências. Mas se poderá ser mais ou menos claro que numa discussão sobre os atropelamentos em passadeiras ou fora delas, a maioria dos sujeitos mencione esta categoria, o mesmo não poderá ser afirmado relativamente á segunda categoria mais representada “condução” com 67 referências, estabelecendo-se desde logo como presumida uma correlação entre os dois conceitos – passadeiras e condução. Esta associação ganha ainda mais relevo, quando verificamos que as categorias “sinalização” (55) e “peões” (46) estão num terceiro e quarto plano.

Assim, e numa primeira fase, pudemos verificar que perante a notícia de “*o número de atropelamentos dentro das passadeiras aproxima-se muito dos que acontecem fora delas*” os sujeitos realçaram a importância de temas como passadeiras e condução, podendo-se ainda realçar outras categorias chave ligadas ao fenómeno da condução: velocidade (40 ocorrências), responsabilização (37), comportamento (23), álcool (4), combustíveis (2) e telemóveis (2).

Como processo de interacção complexo em contexto rodoviário, em cujos intervenientes – condutor e peão – negociam a sua mobilidade, foi ainda extraído do texto uma categoria denominada “interacção: condutor – peão”, com 28 ocorrências, que muito embora possa parecer potencialmente redutora, porquanto as unidades que abarca apenas se referem à prioridade, paragem, ou travagem, nos leva de certa forma questionar o processo de

¹³ Técnica mais utilizada na análise de conteúdo, a análise temática ou categorial, e que consiste em operações de desmembramento do texto em unidades (categorias) e reagrupamentos por analogia. Estas operações visam descobrir os núcleos de sentido que compõem uma comunicação, preocupando-se com a frequência desses núcleos, sob a forma de dados segmentáveis e comparáveis (Bardin, 1979).

comunicação entre ambos, bem como de eventuais barreiras à comunicação e que poderão dificultar esta dialéctica. Ainda sobre a temática anterior, as barreiras à comunicação, foram enumeradas as categorias seguintes: “sinalização” (55), “vias” (46), “legislação” (22), “transportes públicos” (13) e “estacionamento” (6 ocorrências). A importância destas categorias dentro do sistema rodoviário poderá ser considerada vital porque contribuem directamente para o correcto funcionamento da interacção principal do sistema.

Seguidamente e com uma importância que não pode ser menosprezada, foram extraídas as categorias “agentes da autoridade” (23), “papel do poder local” (16), que surgem como intervenientes secundários da interacção, aos quais é atribuído principalmente o papel de regulador. A acção destes intervenientes foi associada no texto às seguintes categorias “legislação” (22), “sanções” (18) e “sensibilização e informação” (4), sendo ainda de realçar a “assistência pós – acidente” que engloba definições como hospital, médico, morgue e bombeiros.

5.2.1 – Os comentários: análise das relações¹⁴

Tendo como pressupostos base a teoria da associação de Freud e a análise estrutural em linguística e na sociologia, a análise de relações¹⁵, esboçada por Balwin em 1942 e defendida por Osgood, veio complementar a análise frequencial simples. (Bardin, 1977: 257), sendo que na vertente da análise das co-ocorrências, englobada na anterior, se procura extrair do texto as relações entre os elementos da mensagem.

Efectuada a codificação dos comentários anteriormente analisados, com o recurso ao ATLAS Ti, foram inferidas cinco famílias temáticas principais: atribuição de responsabilidades; autoridades; causas e passadeiras.

Seguindo um processo de associação procurou-se, numa primeira fase, agregar várias unidades de registo que enquadradas nas unidades de contexto respectivas, constituíam atributos de responsabilidade. As unidades de registo agrupadas nesta categoria principal representam o que os sujeitos identificam como factores responsáveis desta problemática particular. Embora seja atribuída uma responsabilidade dos intervenientes directos, como

¹⁴ Esta técnica procura extrair do texto as relações entre os elementos da mensagem, completando a análise de frequência simples, ou seja, procura a aparição associada de dois ou mais elementos no texto, tendo em conta as relações que mantêm entre si. Esta técnica pode ainda ser subdividida em dois tipos: a análise de co-ocorrências e a análise estrutural. (Bardin, 1979).

¹⁵ Subdivide-se em análise das co-ocorrências e análise de contingências.

os condutores e os peões, e indirectos, como as autoridades, é ainda apontada a falha ao nível das políticas de segurança.

Com o recurso ao método de análise do conteúdo de Bardin (1995), foram enumeradas numa vertente da análise das co-ocorrências, com o recurso ao programa informático Wordcount 1.0, procurando-se desta forma extrair do texto as relações entre os elementos da mensagem. Efectuada a codificação dos comentários anteriormente analisados, com o recurso ao ATLAS Ti, foram inferidas cinco famílias temáticas principais: atribuição de responsabilidades; autoridades; causas e passadeiras.

5.3 – Resultados da análise do discurso rodoviário

5.3.1 – Responsabilidades

Seguindo um processo de associação, procurou-se, numa primeira fase, agregar várias unidades de registo que enquadradas nas unidades de contexto respectivas, constituíam atributos de responsabilidade. Desta análise procuraram-se extrair as representações de responsabilidade que os sujeitos identificaram relativamente ao tema dos atropelamentos nas passadeiras, sendo a destacar os seguintes: comportamento do condutor, comportamento do peão, autoridades, as políticas de segurança e a falha na fiscalização.

Pudemos assim observar que, embora fosse atribuída uma responsabilidade dos intervenientes directos, como os condutores e os peões, e indirectos, como as autoridades, foi ainda apontada a falha ao nível das políticas de segurança.

5.3.2 – Causas atribuídas

Efectuada a análise do texto em estudo foi ainda extraída uma segunda família de categorias – causas atribuídas, onde foram agrupadas todas as unidades de registo “causa” identificadas pelos sujeitos como factores potenciadores/causais dos atropelamentos: temporização semaforica, localização das vias, álcool, velocidade, ocupação dos passeios e excesso de equipamento urbano, são alguns aspectos apontados.

Se, por outro lado, recorrermos a uma análise por números de ocorrências, verificámos que os sujeitos identificaram como causas principais da ocorrência de fatalidades nos atropelamentos a instalação e características das passadeiras (13 ocorrências) e a velocidade (7 ocorrências).

Da análise efectuada verificámos então que a atribuição de responsabilidades e também da culpa é, então, muitas vezes apontada pelos próprios actores rodoviários a si próprios, pois, todos os indivíduos que participaram nesta discussão online terão já necessariamente desempenhado, pelo menos o papel de peão e o de passageiro, sendo ainda muito provável que tenham também desempenhado o papel de condutor.

Se estes indivíduos admitem, ainda que protegidos pela máscara de anonimato que permite a Internet, a sua responsabilidade nos acidentes, mencionando como responsáveis não só os condutores como os próprios peões, e apontando, como causas, acções que apenas podem ser realizadas por eles mesmos, tal como o excesso de velocidade ou de álcool, ou até a ocupação dos passeios, neste momento importa levantar as seguintes questões:

Porque não actuam de forma diferente? O que fazer para alterar estes comportamentos? De que forma estes eventos afectam o sistema rodoviário?

5.4 – Discussão sobre as causas apontadas pelos participantes

5.4.1 - Comportamento dos condutores

A divisão do sistema rodoviário em três vertentes tradicionais: ambiente físico, o veículo e o condutor, permitiu, grosso modo, uma intervenção específica nos vários componentes de cada um destes factores. Nomeadamente, com a implementação de determinadas medidas de segurança como: barreiras de colisão, obrigatoriedade da utilização de cintos de segurança para todos os ocupantes do veículo e o desenvolvimento de áreas de deformação programada nos automóveis, todas estas medidas são em grande parte responsáveis pela diminuição das mortes na estrada com maior expressão nos países industrializados.

Não obstante estas inovações em matéria de segurança e, pelo menos, no que diz respeito à segurança do condutor, vários estudos apontam que o comportamento do condutor ao volante é responsável por cerca de 90% dos acidentes, como causa directa de erros e infracções rodoviárias. (Hoffmann, 2005:17).

Face a estes resultados reveste-se da maior importância o estudo deste comportamento, outrora conhecimento específico de campos de conhecimento ligados à engenharia e ergonomia, mas que tem vindo de forma gradual a ganhar adeptos e espaço próprio no seio das ciências sociais, nomeadamente da Sociologia, Antropologia e Psicologia, sendo que desta última e fruto de um interesse pela temática rodoviária, surgiu uma ramificação – a

Psicologia Rodoviária ou Psicologia do Trânsito. Esta ciência privilegia, assim, o estudo do comportamento rodoviário, da utilização das vias, dos fenómenos/processos cognitivos e psicossociais subjacentes ao comportamento.

Os teóricos destas disciplinas têm defendido que qualquer acção deste sujeito/qualidade pode apenas ser considerada num contexto que terá por base um processo hierárquico, tendo este processo subjacentes três níveis distintos e indissociáveis, o nível estratégico, o nível tático ou de manobra, e o nível operacional ou de controlo. (Hoffmann, 2005:18)

O primeiro, o nível estratégico, compreende a fase do planeamento geral de um percurso/itinerário, e passa por vários sub níveis como a definição de objectivos a atingir (necessidade de se deslocar do ponto A para o ponto B), bem como a determinação da rota e o processo de escolha formal.

No segundo nível deste processo, temos então uma vertente tática em que o condutor, fazendo uso da experiência prévia com base nos conhecimentos adquiridos e inferências causais, recorre a mecanismos de controlo associados a manobras específicas e que lhe permitem, em tempo útil, ultrapassar obstáculos com que se depara.

Temos, por fim, o nível operacional em que o sujeito assume o controlo efectivo do veículo, adquirindo desta forma a qualidade plena de condutor, com características próprias e indissociáveis como a distância ideal entre veículos e o controlo de velocidade.

Outras investigações têm, no entanto, referido a importância dos mecanismos de informação e a sua influência no utilizador rodoviário, que lhe permite ajustar as suas acções ou comportamentos, sendo este um dos principais mecanismos adoptados pelas entidades responsáveis pela prevenção rodoviária. Há assim a destacar as campanhas informativas com base numa acção sobre o quadro normativo e as regras de trânsito, como por exemplo as seguintes campanhas de sensibilização da Prevenção Rodoviária Portuguesa: *se conduzir não beba...*, *modere a velocidade...*, e *Cintos de Segurança e Sistemas de Retenção para crianças...* ou as campanhas de informação sobre as consequências da condução perigosa, das quais há a destacar o exemplo de um outdoor das Autoridades Brasileiras (figura em anexo) – *Bebeu e está dirigindo? Vai ficar lindo com uma coroa de flores...*, ou ainda uma campanha patrocinada pelo Automóvel Clube de Portugal (figura em anexo)– *Há alguém lá em cima que nos vai lembrar que dia é hoje. Para sermos mais exactos são 25 milhões de pessoas. Não mate, não morra, pela paz nas estradas...*, campanhas estas que tem como principal objectivo afectar/sensibilizar o

condutor, fornecendo-lhe pistas de conhecimento que efectivamente promovam um novo comportamento.

Estas intervenções partem assim do pressuposto de que o comportamento, ainda que em teoria tenha um cariz individual, está sujeito a um controlo/formatação social, através de um conjunto de mecanismos de controlo, pressão social e de dinâmica de grupo. Estes mecanismos podem ser mais ou menos formais, por via dos quadros normativos legais, aceites pelo colectivo de que um exemplo poderá ser o Código da Estrada, não obstante a sua influência poder ser extremamente reduzida num individuo que ao entrar num veículo automóvel, adquire uma qualidade específica – condutor sem que lhe seja exigida o conhecimento ou cumprimento das normas consignadas naquele normativo legal. Assistimos assim a um incremento de um poder individual em detrimento dos restantes sujeitos com quem partilha um espaço público, e é nesta negociação de poderes, mais especificamente na dicotomia condutor peão, que na opinião de um comandante de uma esquadra de trânsito da Polícia de Segurança Pública poderá estar na base de muitos atropelamentos de peões, “...o condutor pensa que tem o direito de não parar nas passadeiras...e o peão por via do normativo legal percebe esse direito (cedência de prioridade por parte dos veículos na travessia de passadeiras assinaladas) como uma obrigação do condutor...é normal que os condutores não parem nas passadeiras...mas muitos condutores queixam-se que as pessoas atravessam a estrada sem qualquer cuidado...”.

Não podemos confundir, no entanto, este processo de individualização e relativização do outro, próprio do comportamento rodoviário, com um muito explorado sentimento de impunidade, pois qualquer sujeito, ciente das suas acções e consequências, sabe que o seu comportamento “desviante” pode ser punido, situação esta que, na opinião do mesmo responsável da PSP, é notória quando “...nesta passadeira em frente à esquadra é normal que os veículos parem qualquer um agente da autoridade fardado quer atravessar...já quando saímos de serviço e à civil temos de esperar que os carros passem ou que alguém mais consciencioso deixe atravessar...”. Perante a possibilidade de uma sanção pecuniária a que actualmente é associada uma sanção de inibição de conduzir os sujeitos modelam o seu comportamento mediante a situação a que estão expostos.

Importa ainda salientar um mecanismo de controlo não formal, o controlo societal, em que os efeitos nefastos da individualização *automóvel* que experimentamos quando atrás do volante, são afectados por via de uma percepção de um controlo grupal por parte de uma

comunidade em que nos inserimos, muito presente em determinados contextos, segundo o mesmo graduado da PSP 2...*quando estive em São Miguel nos Açores, há alguns anos atrás, apercebi-me de uma realidade bem distinta, todas as pessoas paravam nas passadeiras... não sei se por ser uma ilha onde não há pressas...ou talvez porque as pessoas se conheçam todas umas às outras...*”, Numa conversa com o Comandante dos Bombeiros Voluntários de Alcochete, esta foi também a justificação avançada para a quase inexistência de atropelamentos naquela localidade ”... *o facto de as pessoas se conhecerem todas umas às outras e a existência quer de bandas monocromáticas ou passadeiras devidamente assinaladas contribui para esta realidade, na verdade não me recordo do último atropelamento que aqui ocorreu... talvez tenha sido frente à EB 2/3 de Alcochete à cerca de quatro anos atrás, mas não foi nada de grave...*”.

Não obstante estas formas de controlo, formal e grupal, considera-se no entanto que grande parte dos acidentes rodoviários ocorre como resultado directo de infracções às leis de trânsito ou por erros de avaliação/acção dos condutores e peões. Vários estudos na área da Psicologia Rodoviária, citados por Hoffmann (2005) referem que a propensão para o erro por parte dos condutores poderá ter como causa directa o desperdício de tempo e recursos por parte do condutor na fase da busca visual. Estes desperdícios estarão assim associados aos estímulos irrelevantes presentes no meio ambiente, e que fazem com que os estímulos essenciais sejam subestimados e relegados para um segundo.

Quando ouvimos relatos de acidentes, são recorrentes as seguintes considerações após a ocorrência de acidentes:” ... *não o vi a aproximar-se...nem reparei que estava ali...*”sendo esta, uma das principais justificações apontadas pelos condutores e peões incautos em situações que seriam à primeira vista evitáveis.

Os especialistas têm procurado compreender o fenómeno do erro rodoviário através do estudo das distrações durante a condução (Buxó i Rey, 2006:1) tentando compreender porque razões os condutores cometem erros, por via da distração, durante a condução (enquanto processo baseado num conjunto de conhecimentos apreendidos e experimentados), quando na realidade possuem mecanismos biológicos e culturais de decisão perante o risco e eventuais situações perigosas? Será que a informação recolhida através dos mecanismos de percepção e inferência durante a condução perdem a sua eficácia por via da sua repetição e rotina, não actuando como estímulos para a atenção?

Tendo em conta uma visão puramente biológica do problema, poder-se-ia atribuir a responsabilidade à pouca eficiência da informação óptica percebida pelo sujeito, da

qual depende em grande medida a rapidez dos reflexos sensoriais indispensável para o processo. Já numa perspectiva social do problema, são questionadas as qualidades e relevância das aprendizagens culturais, para a investigadora da Universidade de Barcelona, Buxo i Rey, estas duas dimensões são indissociáveis.

Esta investigadora realça ainda que, contexto rodoviário, a atenção não se centra apenas na acção realizada e no que se desenrola à volta do sujeito. No interior de um automóvel, vulgo objecto motorizado, são produzidas determinadas expectativas de tempo, velocidade e distância, e são estas três medidas, e a sua aproximação às expectativas criadas, que permitem avaliar como êxito ou fracasso as habilidades rodoviárias ou ainda os avanços tecnológicos e científicos, manifestações culturais ou atributos pessoais. São estes atributos, velocidade, tempo e distância, que transformados em representações atingem a complexidade de um ritual com a manifestação máxima na formula 1 e no mundial de Super bikes, engenhosamente exploradas pela publicidade automóvel, e que prometem aos adquirentes, destas versões especiais de veículos comuns, uma experiência radical.

Estas representações simbólicas, muito por força de uma publicidade “amoral” e de um consumo desenfreado, fruto de uma facilidade no recurso ao crédito, permitiram a atribuição de uma nova qualidade aos veículos motorizados. Um automóvel ou uma moto não se vende por ter uma utilidade específica, tal como a facilitação do transporte, a maior comodidade, mas porque tem associada uma imagem motorizada de entretenimento e diversão. (Buxo i Rey, 2006:2)



Ilustração 4 – Campanha publicitária do Renault Megane F1 onde se recorre a dois pilotos de fórmula 1 para promover uma versão desportiva de um veículo familiar.

O automóvel evolui ao distanciar-se de um simples objecto motorizado, ao utilizador desta máquina é-lhe fornecido um “comando” que lhe permite alternar (a atenção) entre duas realidades distintas, o que se passa à sua volta e o que se passa no interior do veículo.

Numa perspectiva mais analítica, a atenção em contexto rodoviário sido estudada com base na distrações e nos tempos de resposta na realização de determinadas actividades, após serem ponderados os factores como os custos em tempo perdido e distância percorrida a uma velocidade de 100 Km/hora. (Delort, 2006:1).

Marcar um número de telemóvel enquanto se conduz implicará, segundo este estudo, uma perda de cerca de 5 segundos, desenrolando-se esta tarefa ao longo de uma distância de 140 metros, são 140 metros passíveis de ocorrência de erros e de obstáculos.

A simples tarefa de olhar para um mapa em andamento representa cerca de 4 segundos e 110 metros, ou acender um cigarro, 3 segundos e 80 metros de distância percorrida sem que seja prestada a atenção devida à estrada.

Como se referiu anteriormente, os números da sinistralidade europeia indicam que o factor humano está implicado em cerca de 70 a 90% dos acidentes de trânsito sendo que o álcool e a velocidade são responsáveis por grande parte destes números. O terceiro lugar cabe indiscutivelmente, e na opinião do Director Geral do Serviço de Transito da Catalunha, Joan Delort (2006), à distração do condutor e aos determinantes de resposta e reacção, e que mesmo na sua expressão de acto involuntário representam cerca de 20 a 30 dos sinistros. Um em cada quatro acidentes ocorre por distração involuntária do condutor. Os principais efeitos dessa distração são o desvio na trajectória do veículo, a utilização de uma velocidade inadequada às condições de tráfego e da via, distâncias de segurança inadequadas, perda de noção da posição/localização do veículo na via/trânsito e, finalmente, um maior tempo de reacção perante uma situação imprevisível.

Segundo o mesmo especialista estas condutas de risco têm como consequência directa dois tipos de ocorrências distintas, o despiste e saída de faixa de rodagem, e a colisão com outros veículos, objectos ou peões.

A elevada complexidade deste fenómeno faz com que escape quase completamente aos mecanismos normativos de controlo, como por exemplo o controlo policial, havendo assim necessidade acrescida por parte das autoridades competentes, na promoção de atitudes responsáveis e seguras por força da implementação de mecanismos eficientes de prevenção, sinalização e sobretudo de alerta para obstáculos na via.

Há no entanto, várias inovações que poderão num futuro próximo permitir um incremento na segurança activa dos veículos automóveis. Empresas tecnológicas como por exemplo Israelita MOBILEYE desenvolveram um dispositivo electrónico, com base em tecnologia militar, que detecta peões e outros obstáculos na via, alertando o condutor e alterando a trajectória do veículo, e que certamente constituirá uma mais valia na implementação de um nova fase na segurança automóvel – a verdadeira segurança de todos os utentes da via.

5.4.2 - Comportamento dos peões

Como já se salientou no ponto anterior, em que se procurou analisar o comportamento do condutor, a existência de uma dicotomia de poderes percebidos por parte do condutor ou do peão, a forma como se relacionam num terreno muito particular – as passagens para peões – bem como de uma representação associada a cada um desses papéis rodoviários, poderá estar na base da ocorrência de eventos específicos – os atropelamentos. Estes acidentes ocorridos nas passagens devidamente assinadas (as passagens para peões) ou fora delas, poderão ter associada uma elevada possibilidade de ocorrência de erros ou distrações por parte de qualquer um dos intervenientes (Rey, 2006:1); (Hoffmann, 2005:17). Não obstante cada um destes ter associado um conjunto de qualidades que os distinguem profundamente (velocidade, complexidade da interacção homem-automóvel, maior exposição por parte do peão), produzem consequências distintas para ambos, e que no caso dos peões são em norma letais.

Face a esta aparente inferioridade do peão relativamente ao veículo e ao seu condutor, interessa então, compreender mais aprofundadamente a pedonalidade, analisando a sua evolução, as consequências, as políticas, e principalmente os problemas com se depara nos dias de hoje.

Com o desenvolvimento do fenómeno da “auto mobilização selvagem” (Ramos, 2003) e a proliferação descontrolada de veículos automóveis nas estradas nas grandes cidades europeias nos finais da década de 50, houve uma necessidade política de dar resposta a este problema. A solução encontrada foi a de regulamentar o trânsito caótico, afastando desde logo os peões da via, reservando-lhes assim um território específico – os passeios, sendo desde logo estabelecido que apenas poderiam atravessar a faixa destinada exclusivamente aos veículos, no trajecto mais curto e em ângulo recto pois deviam dar prioridade aos veículos nesta travessia. (Monheim, 2001:149). Deu-se assim início a um processo de segregação do peão da via pública retirando-lhe todos os direitos que possuía até então.

Os peões, que até então partilhavam com todo o tipo de veículos a estrada, viram-se assim forçados a abandonar aquele território, sendo-lhes destinadas as bermas e os passeios à data quase inexistentes ou pelo menos indignos de tal classificação. Os mesmos passeios que mais tarde e perante o caos rodoviário sem solução aparente, viriam a ser novamente expropriados e invadidos pelos automóveis que os expulsaram do seu território original. De facto, a necessidade crescente de locais de estacionamento levou a que mais uma vez o legislador entendesse que o melhor local para o efeito seria as garagens. Mas perante esta utopia optou-se por uma solução bem mais consensual, promoveu-se assim o passeio como local autorizado para o estacionamento de veículos, instalando para o efeito sinalização vertical de forma a regulamentar mais uma medida segregadora para os peões.

A necessidade de manter a fluidez do trânsito nas vias e cruzamentos a abarrotar de veículos, levou os especialistas a desenvolver um dispositivo de sinalização luminosa. Esta inovação veio mais tarde também beneficiar os peões que necessitavam atravessar aquilo que se havia transformado em barreiras intransponíveis e potencialmente letais, muito embora, esta medida tenha vindo restringir ainda mais a liberdade daqueles utentes, porquanto a temporização beneficiava os veículos e a desejada fluidez do tráfego em detrimento do tempo destinado à travessia dos peões.

Se num primeiro instante, e segundo os especialistas de tráfego, a função das as passagens para peões seria de promover a protecção dos peões, cedo os dados da sinistralidade apontaram para outra realidade bem diferente. Face ao aumento exponencial dos atropelamentos naqueles locais, o poderoso lobby da indústria automóvel, receoso de uma conotação do automóvel enquanto máquina assassina, promoveu, junto do legislador, uma verdadeira caça à passadeira, baseada na ideia de que estas deveriam ser uma excepção e não uma regra, movimento quase provocou a extinção das passadeiras tal como haviam sido inicialmente concebidas.

Expulsos por decreto do seu território natural, e não obstante um movimento crescente que se instalava na Europa a favor da pedonalidade, os peões foram então forçados a alterar as suas rotinas, os seus hábitos viários. Numa derradeira tentativa de separar o homem da máquina, construíram-se pontes pedonais e túneis destinados aos peões. Cedo se concluiu que esta poderia não ser a solução ideal, pois os peões face à obrigação de efectuar longos desvios optariam certamente por atravessar as vias em verdadeiras armadilhas com consequências muitas vezes fatais.

Estas alternativas ao atravessamento da via eram, na altura, vistas como perigosas, transmitindo aos seus utilizadores uma sensação generalizada de insegurança face à falta de iluminação, higiene e policiamento (Monheim, 2001:150).

Conseguida assim esta separação de territórios, o veículo automóvel adquiriu novas qualidades – a velocidade e a possibilidade de percorrer grandes distâncias. Mas antes que esta requalificação automóvel produzisse efeito houve necessidade de regulamentar a forma como tal podia ser feito, através de sinalização, semáforos e todo o tipo de mobiliário urbano de apoio a uma estrutura viária assente no veículo motorizado. Face a esta nova realidade e havendo uma necessidade de espaço para a colocação destes objectos, optou-se mais uma vez por invadir o território dos peões.

Construíram-se ruas, bairros e cidades orientadas para os veículos, não havendo qualquer preocupação com as pessoas que não usam ou não podem usar estes meios de transporte. Alienou-se e delapidou-se a cidadania pedonal (Bole-Richard, 2008: 19) em locais outrora considerados espaço público, espaço onde as pessoas viviam e caminhavam de local para outro, sem a obrigatoriedade de um meio de transporte poluidor, consumidor havido dos recursos do planeta, perdeu-se liberdade e identidade social, perderam-se costumes e hábitos, perdeu-se espaço de interacção, na opinião do Eng.º Mário Alves “...*sem eles o cidadão isola-se, deixa de se sentir parte da “coisa pública” e deixa de participar em “causas comuns”. Sem eles a cidade torna-se mais pobre e a democracia vítima de arbitrariedades que gradualmente dirigem o espaço público para o uso da máquina e não das pessoas...Temos construído as nossas cidades a pensar mais no automóvel que nas crianças. As crianças não têm a possibilidade de ter carta de condução. Esta verdade evidente parece esquecida no desenho das nossas cidades...*” (Bole-Richard, 2008: 20)

No final da década de 60, assumiu-se, por fim, e a muito custo, que um modelo orientado para o automóvel provocaria a destruição das cidades, privando-as do seu elemento fundamental, as pessoas, e que por força de uma exposição extrema, se estariam a prejudicar os grupos mais vulneráveis da população os idosos e as crianças.

De facto vários estudos têm-se debruçado sobre estes grupos particulares (Laglois et al, 1997); (Lumsdon & Mitchell, 1999); (Leden, 2002), com particular interesse na população mais idosa, sendo comum a todos eles a preocupação com as dificuldades na mobilidade, mais especificamente, a que afecta os idosos residentes nas áreas urbanas que dela dependem para manter a sua independência, uma vez que, de acordo com algumas investigações (Laglois et al, 1997:396), estes necessitam de três vezes mais tempo para

atravessar a via, em comparação com uma velocidade ideal de 1.22 metros/segundo tida como necessária para uma travessia em segurança.

Face a esta nova realidade, surgiu então a necessidade não só de regular o trânsito rodoviário nas cidades (sobre este propósito introduziu-se na sociedade o debate da diminuição da velocidade de 50 para 30 Km/hora no dentro do centro urbano), mas também a definição de novos espaços pedonais nas cidades. Promoveu-se também uma nova cultura pedonal, devolvendo por fim a cidade aos peões, sendo desta forma possível que estes se deslocassem para os seus trabalhos a pé ou de bicicleta (Monheim, 2001:156). Defendeu-se também um estilo de vida mais saudável de acordo com os parâmetros desejáveis para uma sociedade evoluída e que muito tem preocupado os especialistas de saúde pública (Lumsdon & Mitchell, 1999:271) com particular interesse para a camada da população mais jovem que fruto de uma invasão automóvel, deixou de ter espaço/interesse nas actividades fora de portas, como andar a pé ou de bicicleta, optando antes por estilos de vida mais sedentários com efeitos directos na qualidade de vida das populações.

Estudos realizados no Reino Unido demonstram que cerca de 70% da população adulta não desenvolve a actividade física necessária, sendo que as razões apontadas por estes especialistas são o decréscimo verificado neste tipo de mobilidade desde 1970, os indivíduos caminham cada vez menos e em distâncias cada vez mais curtas, sendo que a expressão dos números de indivíduos que diariamente se deslocam para os seus locais de trabalho se tenha tornado quase irrisória, não obstante se assistir ao ressurgimento de um pedestrianismo lúdico, bastante implementado no Reino Unido, e que começa a ganhar cada vez mais adeptos no nosso País (Lumsdon & Mitchell, 1999:271).

5.4.3 – Velocidade e trauma

O conceito de velocidade tem sido recorrente no desenvolvimento deste trabalho, tendo sido ao longo do texto associado a várias e distintas representações: enquanto atributo desejável da máquina automóvel, enquanto veículo publicitário da indústria do ramo, enquanto necessidade de uma sociedade em movimento, enquanto factor potenciador de um risco rodoviário, enquanto energia cinética descontrolada e enquanto arma afiada apontada diariamente a grupos específicos da nossa sociedade. Mas a realidade que nos é apresentada todos os dias assim o obriga. Poder-se-á afirmar numa primeira análise que a velocidade em si não é responsável pelos acidentes ou pelos atropelamentos, mas sim

como esta se desenvolveu na nossa sociedade, com o expoente máximo nas auto-estradas ou nas autobhans ¹⁶, e pelo facto de não nos ser possível construir uma pista de aviação, ou um traçado de formula 1 em cada estrada, cenários protegidos por mecanismos de segurança específicos, com tolerância zero para o risco mas com consequências em caso de sinistro geralmente trágicas.

A velocidade é, assim, o denominador comum quando debatemos eventos trágicos, mais presente ainda quando falamos de atropelamentos. Vejamos o exemplo do atropelamento de três peões junto ao Terreiro do Paço em Lisboa, segundo o jornal Público (02 de Novembro de 2007)“...*As vítimas estavam a atravessar a via*”, referiu uma fonte da PSP, adiantando que o acidente ocorreu cerca das 5h45 da manhã em frente ao Ministério das Finanças...segundo um comentário no *Forum Autohoje* do mesmo dia ... *Vítimas tinham saído da estação do Cais do Sodré. Foram colhidas na passadeira frente ao Ministério das Finanças. Testemunhas dizem que condutora ignorou semáforo vermelho e ia em excesso de velocidade. Há ainda um ferido em estado grave a ser operado... a condutora foi levada ao hospital S. José e que submetida, de novo, a análises para aferir da taxa de alcoolemia e substâncias psicotrópicas. No local, a condutora tinha realizado o teste do balão. Antes tinha sido identificada na esquadra, onde prestou depoimento... A condutora, de 35 anos, pode ser presente a juiz ainda hoje, ou no máximo segunda-feira...Se houver indícios de crime, a condutora pode ser acusada de homicídio...*”, tudo aponta para que a condutora viesse em excesso de velocidade numa via com limite de 50 km/h.

Da análise estatística efectuada para este estudo, verificou-se que uma grande parte dos atropelamentos se dá em vias com múltiplas faixas de rodagem, 53,4% dos atropelamentos ocorridos em 2006 e 62% dos ocorridos em 2007. Estas vias, onde temos a ilusão do controlo da máquina, onde tudo está projectado e construído para uma deslocação cómoda, ágil e relativamente segura, não obstante existirem certos condicionalismos, poderão afectar esta relação aparentemente harmoniosa, a começar pelas travessias assinaladas de peões. Diversos especialistas apontam várias causas para a ocorrência deste fenómeno, começando desde logo pela extensão da via que a par com a deficiente temporização semafórica ou ainda a má colocação das passagens para peões (Ferreira, & Soares, 2006),

¹⁶ Tipo de auto-estradas alemãs sem limite de velocidade máxima, vigorando no entanto um entendimento da industria automóvel alemã que limita a velocidade dos veículos aos 250 km/h, com excepção da Porsche Esta regra não se aplica a todas as auto-estradas alemãs em que o limite de velocidade máxima recomendada é de 130 Km/h.

constituem verdadeiras “armadilhas estandardizadas e sinalizadas” e que exigem dos peões uma atenção redobrada perante um elevado nível de risco.

Foram desenvolvidos vários estudos sobre a sinistralidade rodoviária que demonstraram que a velocidade é o principal factor potenciador da gravidade das lesões resultantes de atropelamentos. O embate de um veículo automóvel num peão a uma velocidade de 30 Km/h, faz com que estes últimos tenham 90% de hipótese de sobrevivência, havendo uma redução drástica desta percentagem para 50% a uma velocidade de 45 Km/h (Raccioppi et al, 2004: 17). Outras investigações realçam ainda a severidade das lesões sofridas pelas vítimas que sobrevivem, quer ao nível cerebral (com edemas e hematomas), quer ao nível torácico (fracturas múltiplas), estas lesões são potencialmente mais fatais nas vítimas mais idosas (Laumom & Chapuis, 2002: 2), e que, como já foi dito no ponto anterior, estarão mais expostas por via da sua mobilidade reduzida a par de uma menor resistência ao trauma.

5.4.4 - Localização das passadeiras

Perante as elevadas taxas de sinistralidade verificadas no nosso país é frequente a atribuição da responsabilidades aos utentes da via, aos condutores e peões nacionais são apontados vários defeitos, dos quais os mais comuns são a falta de civismo e mau comportamento rodoviário.

Podemos mesmo associar ao condutor nacional um conceito estereotipado, e que de certa forma tem justificado o modo como tem vindo a ser conduzido todo o processo de intervenção em matéria de segurança rodoviária – a via legislativa, repressiva e de formação.

Não sendo objectivo deste estudo a análise da eficiência de tais medidas, bem como a justificação da existência ou não de tal comportamento característico do condutor português, procurou-se, no entanto, extrair uma quota de responsabilidade para o actual “estado das coisas” colocando-o num novo nível, o nível estrutural que de acordo com vários estudos (Noriega, Santos & Miguel, 2000) poderá estar na origem de um comportamento errado dos utentes, por via das condicionantes directas (pisos em mau estado, sinalização incorrecta, etc) ou por resultado das condicionantes indirectas no processo de aprendizagem indispensável aos condutores. Os condutores aprendem com o meio, imitam os comportamentos de outros condutores (Noriega, Santos & Miguel, 2000:118). Desta forma, e no entender destes especialistas, se o meio estiver mal

estruturado, os conhecimentos a adquirir pelo sujeito estarão enviesados por via de uma aprendizagem incorrecta, gerando erros que se replicarão de forma quase exponencial no seio de uma cultura rodoviária.

Tendo em conta a teoria comportamentalista da aprendizagem de Fuller (1993) partimos do pressuposto que o comportamento é regulado pelas suas consequências, perante uma consequência positiva o comportamento será reforçado, ao invés de numa consequência negativa haverá tendência a evitar a repetição da acção. Há no entanto, e segundo o autor, uma situação que vem subverter esta linearidade, pois se um determinado comportamento negativo promover um ganho efectivo de tempo, o sujeito poderá ignorar as consequências punitivas do seu acto aceitando o risco, por via de uma aprendizagem derivada de um comportamento inseguro motivador (Noriega, Santos & Miguel, 2000:119).

Segundo os especialistas este desvio no comportamento, mais propriamente do processo de aprendizagem associado, só poderá ser evitado através do recurso a estímulos discriminativos, podendo estes ser constituídos por sinais de trânsito, bandas sonoras, traçado da via, devendo, no entanto, e com o objectivo de serem eficientes, obedecer a determinadas regras: devem ser **claros e não ambíguos** de forma a evitar dar uma informação incorrecta ao condutor; devem ser **consistentes** não se devendo utilizar diferentes formatos de sinais para o mesmo efeito, segundo a Associação Portuguesa de fabricantes e Empreiteiros de Sinalização (AFESP, 2009) “... a sinalização existente não é nem coerente, nem homogénea, e o próprio condutor e os utentes das vias acabam por se sentir baralhados. Informação contraditória num mesmo painel ou numa mesma amálgama de sinais pode inclusivamente provocar dispersão no condutor, dificuldade em tomar decisão. No melhor dos cenários o condutor dispersa-se ou deixar de prestar atenção aos sinais, no pior dos cenários, arrisca-se a produzir ou a sofrer um acidente, sem que para tanto tenha contribuído. O condutor português fica baralhado, a informação é diferente em cada sinal ou até porque, os painéis informativos, de mudança de direcção ou outros, estão de tal forma encaixados uns nos outros, sem redimensionamento adequado e com excesso de informação, que não há tempo de leitura e assimilação da informação mal concebida. O condutor numa auto-estrada, ou numa zona urbana, numa curva ou num cruzamento, não tem tempo útil para aprender a má sinalização que o rodeia...”; devem ser **de confiança** dando ao condutor uma informação correcta, à semelhança da reacção dos condutores perante a informação frequentemente colocada nos painéis informativos da Ponte Vasco da Gama “GNR controlo de velocidade”.

Estabelecida a relação entre a sinalização e o comportamento do condutor e tendo sido enunciados os princípios para uma eficiente colocação e compreensão dos sinais rodoviários, centrar-nos-emos então num sinal rodoviário muito específico – as passadeiras de peões também conhecidas por marcas transversais M11 e M11a descrito no Regulamento de Sinalização de Trânsito (RST, 1998). As passadeiras são...*constituídas por barras longitudinais, paralelas ao eixo da via, alternadas por intervalos regulares, ou por duas linhas transversais contínuas e indica o local por onde os peões devem efectuar o atravessamento da faixa de rodagem...*, sendo que a sua colocação obedece a determinadas parâmetros...*a largura normal de uma passagem para peões é de 4 metros, podendo para velocidades inferiores a 60 Km/h e baixos volumes de tráfego de peões e, ainda, em caso de restrições físicas inultrapassáveis esse valor baixar para valores na ordem dos 2,5 metros a 3 metros...* “(RST, 1998).

Na perspectiva da engenharia civil, as passagens para peões devem obedecer a um conjunto de normativos técnicos específicos: devem estar localizadas de modo a que a sua visibilidade seja compatível com a velocidade do tráfego, sendo que quando tal não aconteça; deverão ser criados mecanismos físicos que provoquem uma redução de velocidade, havendo recomendações expressas para que num local onde a velocidade de tráfego seja superior a 50 km/h não devam ser utilizadas passagens para peões sem controlo semafórico. (Roque, 2005:13). Como medidas de protecção adicionais para os peões, são ainda de destacar a colocação a montante de uma linha de paragem a uma distância de 1,5 a 2 metros, devendo ainda e no caso de se tratar de zonas urbanas ser complementadas com uma linha amarela contínua de modo a limitar a paragem e o estacionamento numa extensão compatível com a visibilidade de paragem.

Verificamos, no entanto, que apesar da abundância de conceitos e recomendações sobre a colocação de sinais, a realidade é bem diferente. Na opinião do comandante de trânsito da PSP da Póvoa da Santo Adrião, a colocação de sinalização poderia estar na origem de muitos acidentes, sendo provavelmente responsável por muitos atropelamentos ”...*os condutores não desejam atropelar as pessoas que atravessam nas passadeiras...a má colocação dos sinais de passagem de peões e a fraca visibilidade destas passagens poderá estar na origem de muitas tragédias...*”

Capítulo 6 – Trabalho de campo etnográfico

6.1 – Meios de emergência e socorro

Procurando abordar de forma mais detalhada o último factor enumerado no capítulo anterior, a qualidade e disponibilidade dos serviços de emergência e tratamento de trauma agudo, e com o objectivo de adquirir competências específicas para o desenvolvimento deste trabalho de pesquisa, foram solicitados Estágios de Observação ao Instituto Nacional de Emergência Médica – Delegação Regional de Lisboa. Foram-me assim atribuídos cinco estágios no total de 40 horas de acompanhamento de ambulância de suporte básico de vida. Procurando ir além da simples percepção, com este trabalho de campo, procurou-se, através da imersão no dia-a-dia destes profissionais de emergência médica, conhecer um pouco mais sobre estes intervenientes no processo do trauma, como se relacionam entre si? Como interagem com a população? De que forma são afectados pelo que vêem diariamente? Quais as perspectivas de futuro? O que ambicionam? Que defeitos apontam à instituição que representam?

Partindo do princípio que nada conhecia sobre a emergência, procurei formular questões pertinentes que me permitissem construir um conhecimento enraizado nos costumes, procedimentos normalizados, e observação participante. Os estágios tiveram lugar na Delegação Regional de Lisboa do INEM localizado na Avenida Almirante Barroso nº 34, onde durante vários dias acompanhei várias equipas de Técnicos de Ambulância de Emergência em todas as ocorrências durante turnos rotativos de oito horas.



Ilustração 5 – Fotografia de grupo durante os estágios de observação no INEM.

Este processo, como tantos outros que envolvem entidades do estado, passou por várias fases, partindo de uma ideia que se materializou num projecto de dissertação, deu por sua vez origem a um pedido de frequência de Estágios de Observação, com a entrega do burocrático pedido de autorização ao Gabinete de Relações Públicas da Delegação Regional do INEM de Lisboa, deu-se início a uma série de contactos, que resultaram num abrir de portas à realização deste estudo antropológico junto de uma comunidade que até então julgava bastante restrita e à qual me foi dado acesso efectivo para a observação e acompanhamento dos tripulantes da ambulância Lisboa 1.

Munido de bloco de notas, máquina fotografia, e gravador de som digital, apresentei-me para o meu primeiro turno numa segunda-feira chuvosa na cidade de Lisboa, onde me estava me destinado naquelas instalações um colete de cor amarela com a sigla INEM de cor azul nas costas.

Após as apresentações costumeiras seguiu-se uma breve descrição do material e valências de uma ambulância de Suporte Básico de Vida, destinada à estabilização e transporte de doentes que necessitem de assistência durante o transporte. A tripulação e equipamento permitem a aplicação de medidas de Suporte Básico de Vida. As ambulâncias operadas directamente pelo INEM estão também equipadas com Desfibrilhador Automático Externo. Estas ambulâncias devem ter uma tripulação composta por dois tripulantes, sendo que pelo menos um destes elementos deverá ter obrigatoriamente o curso de Tripulante de Ambulância de Socorro (TAS) (INEM, nd).

Partilhamos algumas ideias sobre os acidentes e os atropelamentos em particular, tendo-me sido logo referido que, na área de actuação daquela tripulação, tais ocorrências eram pouco frequentes, sendo antes de espectável um maior número de deslocações relacionadas com idosos, de longe a população mais frequente e necessitada daquela zona de intervenção na zona antiga de Lisboa e que vulgarmente teriam como destino preferencial o Hospital de São José.

Pelas 08H00, e após uma chamada recebida do CODU (Centro de Orientação de Doentes Urgentes) no telemóvel da Lisboa 1, tivemos a primeira saída para a Praça do Comércio, onde uma segurança de 45 anos do Banco Popular, tinha sofrido uma doença súbita. Ocupei desde logo a minha posição na parte traseira da ambulância e arrancamos em marcha de urgência, serpenteando por entre o trânsito compacto da cidade na hora de ponta.

Nesta deslocação pelas ruas movimentadas de Lisboa, e enquanto procurava tomar algumas anotações, intervaladas por safanões de mudanças bruscas de direcção e travagens agressivas, não pude deixar de notar que os meus companheiros de expedição mantinham uma conversa informal à qual, por mais que quisesse, não podia dar a mínima atenção, tal era o esforço necessário para me manter equilibrado naquela posição, ainda que preso pelo cinto de segurança.

Chegámos ao local, poucos minutos depois. O veículo foi abandonado de motor ligado, e enquanto os três nos embrenhamos num edifício assinalado por várias pessoas que se acumulavam à porta, dividia a minha atenção pela mala de urgência de cor azul que transportava, e pela botija de oxigénio e cadeira de rodas carregadas pelos restantes membros da tripulação. “...*Todas as tarefas estão divididas...*”, diziam-me, enquanto um faz o exame da vítima o outro tripulante faz todas as anotações dos dados na ficha de socorro/transporte. Pelo meio sucedem-se uma série exames e anotações, interrompidas por algumas perguntas, “...*tem a tensão ligeiramente alta, faz alguma medicação? Vamos ao Hospital fazer mais alguns exames e ver o que é isso?...*”. À nossa chegada a vítima encontra-se prostrada no chão de um gabinete, segundo os colegas sentiu-se mal e caiu, durante todo o processo de diagnóstico o TAE estabelece uma relação empática com a paciente, sendo de notar uma utilização das palavras “...*minha querida...*” recorrente no discurso, “...*então minha querida o que lhe aconteceu, sente-se mal?...*”. Ainda de oxímetro no dedo indicador é levada para a ambulância na cadeira de rodas, sentada e com a máscara de oxigénio colocada na face, seguimos para o Hospital de São José, onde nos espera outra vertente do trauma, o apoio médico-hospitalar.

A entrada no hospital é feita por ruas estreitas em direcção a um pórtico exíguo que nos dá acesso, por entre um labirinto de ruas estreitas, às Urgências do Hospital de São José, varias ambulâncias “acotovelam-se” naquela área, portas abertas a vítima já consciente é levada para a sala de triagem por um tripulante, enquanto outro munido do verbete preenchido dá entrada na sala de atendimento.

Enquanto esperamos pela nossa vez de aceder à sala de triagem, é-me explicada que a triagem neste hospital é feita por cores de prioridade que vão do menos grave, azul, passando pelo verde, amarelo, cor-de-laranja e por fim o vermelho o mais grave. É a celebre Triagem de Manchester, desenvolvida por enfermeiros de urgência que atribuem graus de prioridade aos pacientes.

Findo este episódio de urgência reunimo-nos junto da ambulância, prontos para regressar à base, é repostado o stock de material médico, e seguimos caminho em direcção à Av. Almirante Barroso. Pelo meio um dos TAE deixa escapar que esta é uma situação frequente à segunda de manhã “...é a balda...”. Fico a pensar naquelas palavras enquanto avançamos em direcção à sede na Avenida Almirante Barroso. Eis que recebemos outra chamada a meio caminho, provável complicação cardíaca, na sede da Associação de Diabéticos de Lisboa, junto ao Rato, a caminho já esta a VMER (Viatura Médica de Emergência e Reanimação).

À chegada ao local a tripulação do carro rápido, constituído por uma enfermeira condutora e um tripulante médico, surgiu com aparato, imobilizando-se junto da entrada do edifício. Partilhamos o elevador, sendo que pela primeira vez senti uma aparente estranheza pela minha presença, quando me identifiquei como sendo um observador não profissional de saúde. Não obstante o constrangimento inicial, acompanhei todo o socorro da vítima, uma paciente diabética com 65 anos de idade, de imediato submetida a um rastreio cardíaco, podendo desta forma observar a actuação de quatro profissionais de emergência médica num espaço exíguo, onde momentos antes decorria uma normal consulta de especialidade, após dois electrocardiogramas (ECG), foi detectada uma aparente complicação cardíaca que justificava uma deslocação urgente para a unidade hospitalar. Já na ambulância, e na companhia do médico e do técnico de ambulância, rumamos ao Hospital de Santa Maria, naquela que constituiria a minha primeira visita àquela instituição na qualidade de utente ou observador, e onde se esfumaram todas as minhas reticências relativamente à interacção inicial com aquele informante médico.

A entrada nas urgências desenrolou-se muito rapidamente, pois, como me foi referido em conversa informal posterior, quando há suspeita de complicações cardíacas, o centro de orientação de doentes urgentes (CODU), envia de imediato a ambulância e o carro rápido, tendo prioridade no atendimento hospitalar. Entramos no edifício com o paciente na maca, tendo em conta o episódio anterior com o médico da viatura rápida (VMER), optei por ficar à porta da sala de urgências, sendo de imediato chamado pelo médico, que me disse, “...está connosco, pode acompanhar-nos até onde nós formos...”. Este constituiu o primeiro passo do “ritual de iniciação” no grupo restrito dos operadores de emergência médica. Ainda no interior das urgências do hospital, e após o encaminhamento do paciente, foi possível mergulhar um pouco mais naquele universo através deste informante e da enfermeira que nos havia acompanhado.

O cenário era composto por dois conjuntos de secretárias no centro de uma sala de grandes dimensões, rodeados por várias camas hospitalares colocadas em forma de estrela. Apercebo-me de uma conversa breve entre o “nosso” médico e responsável da sala e o paciente é transferido da maca para uma cama, reunimo-nos depois o médico do INEM confia-me,” *...eles não gostam de nos ver aqui...vêm o INEM como fonte de trabalho...*”

Já fora da sala, e enquanto se faz uma pausa para um café, continuamos a nossa conversa, sucedendo-se uma série de perguntas da minha parte, prontamente respondidas pelos meus interlocutores, e que constituíram sem dúvida uma fonte de informação privilegiada da vida destes profissionais que fazem parte a tripulação das VMER.

Estas equipas são compostas por um médico e enfermeiro, dispõem de equipamento para o Suporte Avançado de Vida em situações do foro médico ou traumatológico. Actuando na dependência directa dos CODU, as VMER têm base hospitalar, funcionando como uma extensão do Serviço de Urgência à comunidade. Têm como principal objectivo a estabilização pré-hospitalar e o acompanhamento médico durante o transporte de vítimas de acidente ou doença súbita (INEM, nd), estando adstritas a uma unidade hospitalar, neste caso particular o Hospital Curry Cabral, dependem destas unidades, muito embora sejam coordenadas pelo CODU.

Foi ainda possível constatar algumas particularidades desta instituição (INEM), é notória uma média de idade rondará os 30 anos, à semelhança dos TAE, cuja idade média, segundo me foi referido, andar por volta dos 28 anos. É com frequência que “vestem a camisola” da sua profissão e a sua vida pessoal é fortemente influenciada pela função que desempenham. E se é certo que a grande maioria disse não ter sentido qualquer alteração na sua vida pessoal, nomeadamente na forma como encaravam a estrada, alguns confiaram conduzir hoje de forma mais ágil, fruto de uma experiência diária, ou não conseguem passar por um acidente sem parar para prestar apoio. Outro aspecto que me foi possível observar, foi a elevada taxa de divórcio entre aqueles profissionais de saúde, desconhecendo, no entanto, se esta questão constitui uma particularidade daquela profissão, ou uma questão transversal à sociedade contemporânea.

Se é certo que a instituição tem regras rígidas quanto aos horários de trabalho, que não poderão exceder as 8 horas diárias e no máximo 6 dias por semana, esta regra é facilmente quebrada no caso de superior interesse da instituição, com ordenados que na generalidade rondaram os oitocentos euros, é frequente entre os TAE a acumulação de outras funções,

desde taxistas, segurança, bombeiros, entre outras profissões, sendo ainda a realçar um elevado número de indivíduos com habilitações ao nível do ensino superior, e que aparentemente teriam levado um responsável daquela instituição a afirmar que *teria o corpo de emergência com maior formação académica da Europa.*

6.2 – Procedimento de socorro

Durante os turnos aguardava com expectativa as chamadas do telemóvel com o screenplay do INEM que estava na posse do tripulante da ambulância. A cor azul que piscava no monitor estava associada de imediato a um mecanismo automático do tripulante. Este retirava uma pequena folha de papel do bolso juntamente com a esferográfica, anotava algumas indicações do CODU relativamente à ocorrência e seguia de imediato para a ambulância, onde iniciava o preenchimento prematuro do verbete (Ficha de Socorro/Tranporte) segunda fase do processo de socorro.

Chegados ao local, e munidos da mala de observação, ou em caso de necessidade, da mala de trauma, juntamente com o oxigénio, dirigíamo-nos de imediato para o local onde está a vítima, o veículo fica a trabalhar “...ninguém quer uma ambulância...”, responde o condutor à minha questão “...uma vez aconteceu mudarem a ambulância de sitio para passarem...mas além disso não é costume haver problemas...”, e transporta na mão o desfibrilhador automático externo que os tripulantes estão autorizados a utilizar.

Já no local é efectuado um exame primário à vítima, com uma primeira avaliação de consciência, seguido de um exame secundário com a avaliação dos sinais vitais da vítima. Um tripulante avalia o paciente, o outro toma notas na ficha de socorro. Seguidamente, e após a estabilização, o paciente é transportado ao hospital, onde após a triagem e atribuída a prioridade (triagem de Manchester), finda o serviço de emergência com o regresso à base à espera de outra chamada.

As chamadas por turno podem variar em número, mas rodarão a meia dúzia por ambulância/turno num dia normal, havendo uma quebra no turno na noite, onde além de haver menos chamadas há menos ambulâncias disponíveis.

Com o avançar da noite, a calma da cidade de Lisboa chega à estação da Almirante Barroso, com todas as ambulâncias na garagem, é momento de ouvir as histórias e desabafos destes profissionais, cuja a palavra de ordem é “...socorrer e estabilizar a vítima e se possível melhorar o seu estado de saúde...”

Durante os vários turnos de acompanhamento destes profissionais de emergência foi possível observar várias particularidades desta profissão, bem como de diversas vítimas socorridas pelas várias equipas de ambulância. Estes profissionais naturalmente sujeitos a elevados níveis de stress “profissional”, e por aquilo que pude observar, conseguem incorporar o factor erro e velocidade no processo de condução em situação de emergência de uma forma adequada, isto é sem que ponham em perigo os restantes utentes da via.

Tratando-se de equipas constituídas por indivíduos bastante jovens assentam a sua actuação no trabalho de equipa, favorecendo uma interacção empática com as vítimas. Este último aspecto, ainda que podendo ser um procedimento alicerçado na formação, poderá estar na origem da boa imagem que aqueles profissionais de emergência têm junto da população em geral, em especial da população mais idosa, bem como das vítimas de acidentes de viação na cidade de Lisboa.

O trabalho de campo realizado na emergência médica de Lisboa teve no entanto outra vertente de extrema importância, consubstanciada nos relatos dos vários profissionais de emergência. Técnicos de ambulância, enfermeiros, médicos e bombeiros relataram durante os estágios várias ocorrências que os marcaram por vários motivos.

6.2.1 – Os relatos

Apesar do todo o material recolhido com a observação participante ter constituído uma fonte de conhecimento importante, foi sem dúvida através dos relatos dos vários informantes que foi possível obter um enquadramento mais amplo desta actividade.

Desde acidentes com ambulâncias, em que supostamente o INEM assume sempre a responsabilidade, até imagens de vítimas em desencarceramento, destaco duas situações que retive na memória.

Um automóvel embate violentamente numa árvore, havendo necessidade de desencarcerar a vítima por parte dos bombeiros, os tripulantes da ambulância chegam ao local e deparam-se com um cidadão que, segundo aqueles profissionais, se havia atirado da ponte 25 de Abril alguns meses antes, e que apenas havia sofrido uma lesão menor. Esta vítima encontrava-se agora envolvida num grave acidente de viação, estando em risco a sua vida. Um indivíduo que anteriormente, e por motivos desconhecidos, se tinha tentado suicidar na ponte 25 de Abril, foi apanhado na armadilha fatal das estradas nacionais....

Uma outra situação que me chamou atenção por estar directamente relacionada com o tema desta investigação, foi o relato de um médico da VMER, no átrio do Hospital de Santa

Maria. Durante um turno no carro rápido, foi chamado a um atropelamento de uma menina frente a uma escola básica na Musgueira, no qual havia sido interveniente um autocarro da Carris. Chegado ao local, a pressão dos populares foi tão grande que procurou abandonar o local o mais depressa possível, por ter receio pela sua integridade física e da sua tripulação. Face a este relato específico de um interveniente no socorro à vítima de um atropelamento na cidade de Lisboa, um caso que havia chocado a comunidade local, tendo inclusive sido instaurado um processo da autarquia aos factos, interessava documentar esta ocorrência de forma mais detalhada.

6.3 - Estudo de caso – atropelamento na Musgueira

No dia 04 de Junho de 2008, pelas 13H36, deu-se mais um atropelamento fatal na cidade de Lisboa, uma menor com 12 anos foi atropelada fatalmente por um autocarro da Carris quando atravessava a estrada frente á Escola Básica 2-3 D. José I, tendo-se gerado uma onda de revolta popular na população residente que levou a uma intervenção das autoridades policiais a fim de acalmar os ânimos mais exaltados e transportar o motorista do autocarro para o posto policial mais próximo, bem à semelhança do que sucedeu com a tripulação da viatura rápida de emergência médica conforme relatado no ponto anterior.

Na sequência da ocorrência deste atropelamento a Autarquia de Lisboa decretou a abertura de um inquérito aos factos sucedidos, tendo sido elaborado um relatório sobre as possíveis responsabilidades dos serviços municipais ¹⁷ sobre o qual importa realçar as seguintes conclusões do instrutor nomeado para o efeito¹⁸.

A via em questão, Avenida D. Carlos Paredes, foi considerada por este instrutor como *...perigosíssima, com um permanente potencial risco de acidentes graves como o que sucedeu no dia 4 de Junho de 2008...tratando-se de uma via com duas vias de trânsito em cada sentido, cada uma das quais com largura mínima de 3 metros e um separador central de 2 metros, assim como estacionamento longitudinal e obliquo em ambos os lados, representam um perigo acrescido tendo em conta a saída de alunos da escola ali situada, porquanto ao passar de um plano horizontal para um declive de 8,027%, não só possibilita como potencia elevadas velocidades.*

¹⁷ Inquérito aos factos relacionados com a segurança rodoviária frente à escola EB 2.3, D. José I e à actuação dos serviços municipais.

¹⁸ José Mourato Testas.

Dos factos transcritos do relatório, temos de realçar dois factores distintos que poderão ter estado na origem do atropelamento: incremento da sensação de segurança transmitida aos condutores dos veículos, devido ao desenho do traçado da via; a existência de múltiplas faixas de rodagem é por si só factor potenciador da velocidade (Ferreira & Soares, 2006) mas também pelo acentuado declive do traçado da via a cerca de 40 a 50 metros da escola. Outro aspecto referido como provável causa deve-se à fraca visibilidade que os condutores têm de quem pretenda atravessar frente à escola, bem como dos próprios peões que estando já na placa central pretendam atravessar o resto da via.

Segundo o estudo esta fraca visibilidade é agravada pela conjugação de três outros factores...*os veículos automóveis que se deslocam no sentido poente/nascente acabam de atravessar um cruzamento e de passar por uma passagem de peões encontrando-se em fase de aceleração... a faixa de rodagem passa de uma via de rodagem para duas vias de rodagem, tendendo os veículos mais rápidos a acelerar mais fortemente nesse local para passar os veículos mais lentos... a inclinação ascendente da via não constitui um entrave ao aumento de velocidade, podendo, mesmo, ser um incentivo a acelerações mais fortes...*sendo que a conjugação destes factores leva a que quer os condutores quer os peões se avistem mais tarde, reagindo, assim, tardiamente sendo desta forma espectável a ocorrência de mais acidentes no local.

Citando Ana Paula Pires, uma professora da escola, que na altura aguardava para atravessar a estrada, em declarações ao Diário de Noticiais do dia 5 de Junho de 2008 ... *A Joana vinha a correr. Estava acompanhada de duas colegas que lhe gritaram para não atravessar e que ficaram no separador central. Ela olhou, viu o autocarro, o condutor também a viu e tive a sensação de que um e outro pensaram que um e outro ia parar. Mas não. Ela foi apanhada, caiu com o embate e a segunda roda do veículo passou-lhe por cima...*

A investigação autárquica refere ainda outros aspectos importantes que atestam o elevado nível de perigosidade com que os peões se debatem actualmente em vários locais da cidade de Lisboa, a má colocação de passadeiras, os problemas jurídicos sobre a responsabilidade das diversas instituições (Câmara e Escola) na manutenção dos equipamentos, a invasão dos passeios por parte dos automóveis estacionados, facto este que leva a que o peão se desloque na faixa de rodagem e finalmente a descoordenação entre os vários departamentos camarários com responsabilidade no ordenamento de trânsito, citando José Mourato Testas, o instrutor do relatório "... *este aspecto corresponde a uma actuação dos*

serviços que não se pode considerar adequada...não haver indícios de infracção disciplinar, não significa que os serviços tenham agido bem, apenas que os funcionários não cometeram infracções disciplinares...a existência de falta de coordenação e de comunicação entre os serviços municipais e os serviços e a SGAL...cada um agia, apenas, de acordo com a sua óptica do problema, considerando que os aspectos que diziam respeito ao serviço do lado lhes era alheio....denota-se falta de funcionários em quantidade ou qualificação... o técnico actualmente responsável... encontra-se ...a aprender, uma vez que não é técnico de tráfego e nunca tinha exercido estas funções...”

As conclusões deste relatório oficial vêm de certa forma justificar a definição de ponto negro avançado anteriormente nesta dissertação. Estes são “locais de acumulação de irresponsabilidades”, onde os erros individuais dos condutores (muitas vezes por imprudência, ou mesmo inconsciência), e a incúria do Estado (reflectida em falhas quer de concepção, quer de manutenção das estradas) se encontram numa sinistra e mortífera encruzilhada. São locais fatídicos para os mais incautos, desde condutores, peões, autoridades e as várias entidades responsáveis, todos são responsáveis mas também potenciais vítimas pois a sinistralidade rodoviária não conhece credos, ocupações, raças ou estratos sociais.

Compete assim a todos os intervenientes zelar pela implementação de medidas e comportamentos de segurança por parte de toda a comunidade, e sobretudo exigir uma responsabilização efectiva dos responsáveis directos e indirectos, promovendo assim uma cultura rodoviária baseada no respeito e na cidadania. Esta cultura rodoviária deverá ainda procurar que gradualmente se desassocie estes eventos à palavra acidente¹⁹.

A palavra acidente definida como “...acontecimento fortuito, casual e inesperado com o fenómeno rodoviário...” directamente influenciado pelo comportamento e acção humana, excluindo naturalmente o factor ambiente por via da sua imprevisibilidade, deverá ser banida de um léxico comum à Cultura Rodoviária.

¹⁹ Definição do Dicionário da Língua Portuguesa Contemporânea da Academia de Ciências de Lisboa.

Conclusão

O desenvolvimento do automóvel veio produzir alterações profundas na sociedade global, promovendo uma verdadeira revolução alicerçada nos novos padrões de mobilidade, generalizou-se o uso do automóvel não só enquanto meio de transporte individual, espécie de electrodoméstico sem o qual é impossível uma vida condigna e sobre o qual são possíveis várias assunções valorativas numa sociedade moderna baseada em valores de empreendedorismo, sucesso e sobretudo de ostentação.

Modificaram-se as noções estruturais de tempo e de espaço de tal forma que as mudanças introduzidas na sociedade deixaram a nu consequências gravosas para as gerações actuais e futuras: poluição, excesso de trânsito, e uma elevada sinistralidade são apenas algumas das facetas visíveis de uma “*automobilização selvagem*” (Ramos, 2003) ocorrida um pouco por todo o globo.

O rasto que este fenómeno deixou é avassalador: cerca de 1.2 milhões de mortos a nível global, sendo que os números mais recentes da Organização Mundial de Saúde projectam as cifras no 1.4 milhões. A estes números temos de juntar ainda os cerca de 20 a 50 milhões de incapacitados. Se as guerras foram “banidas” do mundo desenvolvido, a guerrilha urbana instalou-se um pouco por todo o lado, os “atiradores furtivos” espreitam em todas as esquinas à espera dos mais incautos. As noções e palavras associadas ao universo automóvel invadiram o léxico comum deixando a esfera do jargão profissional. O mesmo sucedeu com o fenómeno da sinistralidade que passou a fazer parte do quotidiano comum das populações, tal a velocidade com que ocorrem e são noticiados.

As pessoas passaram a relacionar-se através de uma nova linguagem constituída por sinais e códigos específicos. A linguagem rodoviária veio trazer uma nova relação de poder entre os vários intervenientes rodoviários, de um lado os condutores, por via de uma avaliação de capacidades cognitivas e de interpretação da norma, e do outro lado do vidro, os peões, de quem se esperam comportamentos normativos sem que lhes tenha sido fornecida a norma, a quem se espoliou o território a bem de um interesse superior, e de quem se espera submissão perante a delapidação dos seus direitos.

Atentada a pedonalidade na sua essência com uma conseqüente restrição das liberdades individuais por via da limitação dos espaços de convivência e implementação de novas regras de controlo social, transformaram-se as faces das cidades, agora viradas para o automóvel, provocando um êxodo das populações para as periferias urbanas na busca não

só de uma melhor qualidade de vida mas também fugindo aos especuladores imobiliários que assentaram arraiais nos bairros típicos e nas novas áreas residenciais da cidade de Lisboa.

Desenvolveram-se novos padrões de mobilidade assentes na deslocação diária de milhares de cidadãos e automóveis oriundos das cidades periféricas da Área Metropolitana de Lisboa para o centro de uma cidade. A cidade está “moribunda” com uma elevada percentagem de população idosa, e cada vez mais poluída, ao caos rodoviário dos dias de semana opõe-se o vazio nas ruas nos fins-de-semana. A cidade perdeu a alma, deixou-se envelhecer, passou de cidade de pessoas a cidade turística²⁰ visitada por hordas de visitantes que se aglomeram na Praça do Comércio e da Figueira, agora desertas de habitantes locais.

O facto de a mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa estar principalmente assente na utilização do automóvel particular como meio de transporte preferencial teve como consequências um aumento exponencial do volume de tráfego diário que entra na cidade, provocando não só o caos no trânsito mas também um incremento de perigo para os vários utilizadores. Muito embora a sinistralidade rodoviária não seja um problema específico das grandes cidades, esta adquire características particulares por via de uma partilha de um espaço citadino comum por parte de automóveis e peões, com consequentes riscos para ambos, mas em especial para os últimos mais desprotegidos.

Caso paradigmático deste confronto de poderes são os atropelamentos de peões nas passagens de peões, e fora destas, que, muito embora os números denotem uma tendência para a redução da gravidade nestes eventos²¹, constituem ainda um fenómeno extremamente grave na sociedade portuguesa, afectando particularmente a população mais idosa²², duplamente vítima, não só do ponto de vista físico (por via de uma maior vulnerabilidade da sua condição física com elevadas taxas de morbilidade e mortalidade entre todas as vítimas), mas também pela quase exclusividade de mobilidade assente nos transportes públicos e na pedonalidade.

²⁰ De acordo com o Turismo de Portugal a região de Lisboa e Vale do Tejo está em vias de se tornar a região do País com maior captação de turismo a nível nacional, com cerca de 569 milhões de euros gerados no ano de 2008 poderá ainda este ano ultrapassar a região do Algarve (in Público 17.06.2009)

²¹ De acordo com tabela estatística 1 da evolução dos atropelamentos em Lisboa nos anos de 2006,2007 e 2008, em anexo.

²² Da análise estatística dos atropelamentos em Lisboa nos anos em estudo, verifica-se que o grupo etário mais afectado é representado pelos indivíduos com mais de 69 anos de idade, ver tabela 2 em anexo.

A existência de uma maior probabilidade de ocorrência de atropelamentos poderá estar intimamente ligada a uma maior exposição ao perigo, como facilmente se depreende da condição específica da camada mais idosa da população, que apenas podem contar com os transportes públicos e a marcha a pé para as suas deslocações diárias. O perigo e risco rodoviário são determinantes intrínsecos a um sistema assente na interligação de vários factores profundamente distintos e sujeitos a um equilíbrio frágil, um sistema complexo que ao ser ancorado no factor humano adquire personalidade e consequentemente a vulnerabilidade característica deste elemento humano, vulnerabilidade ao erro, às determinantes comportamentais e sociais e sobretudo às vontades e necessidades individuais.

Para além do controlo e manipulação das variáveis deste sistema, o determinante humano está ainda na base de todo um processo de comunicação e interacção entre os participantes. A relação que se estabelece entre estes ocorre preferencialmente através da condução enquanto actividade marcadamente humana que tem intrínseco um elevado grau de risco objectivo (Gonzalez, 2005:27), sendo que este risco é assumido como um risco eventual²³ e como tal potencialmente causador de um evento trágico, mas que por via de um determinismo rodoviário conduz a uma apropriação etimológica desta componente no universo rodoviário e conseqüente predisposição para um comportamento baseado no risco, característico da actual condição humana (Breton, 2002: 11).

Um dos pressupostos da Teoria Homeostática de Wilde parte do princípio que os condutores têm para cada manobra uma representação consciente da quantidade de risco/segurança que estão dispostos a aceitar, sendo que esta representação é geralmente ancorada na experiência prévia, mas também na prioridade dada pelos sujeitos às variáveis económicas, sociais e culturais. Ponderados todos estes factores são definidas hierarquias de relevância imprescindíveis aos indivíduos no momento de aceitar ou recusar a quantidade de risco inerente às suas acções, havendo forte convicção por parte dos especialistas que uma intervenção eficaz no sistema poderia incrementar a percepção de risco e consequentemente um desejo de segurança colectivo. (Wilde, 1982).

Partindo deste pressuposto procurou-se então avaliar este desejo de segurança colectivo recorrendo-se ao estudo da comunicação, nomeadamente da análise de conteúdo,

²³ Por analogia ao dolo eventual, que é a forma mais ténue de intensidade da relação do querer do agente para com o facto por ele praticado, o agente representa, prevê como possível que da sua actuação possa ocorrer um determinado resultado lesivo, um determinado tipo crime. E actua conformando-se com a possibilidade dessa realização, actua conformando-se com a possibilidade de a sua actuação desencadear a ocorrência do facto típico por ele previsto. (art. 14º nº. 3 Código Penal).

porquanto esta constitui um mecanismo privilegiado de análise das determinantes culturais, foram aferidas atribuições de responsabilidade e causalidade sobre os atropelamentos feitas por vários participantes. Da análise dos comentários submetidos à edição online de um jornal diário sobre o facto de 40 % dos atropelamentos ocorrer nas passadeiras, foram extraídas as determinantes causais que serviram já numa fase posterior para uma análise mais detalhada desta interacção.

Os participantes apontaram como causa principal desta ocorrência o comportamento dos condutores, e que à semelhança do que vários estudos tem referido, poderá estar na base de cerca de 90% dos acidentes (Hoffmann, 2005:17). Estes eventos têm sido associados não só ao desrespeito pela legislação rodoviária mas também à propensão por parte dos condutores ao erro rodoviário perante as várias distrações a que são sujeitos (Buxo i Rey, 2006:1) sendo que esta distração do condutor e as determinantes de resposta e reacção mesmo na sua vertente involuntária poderão estar na base de um em cada quatro acidentes. Nestes casos reveste-se de extrema importância o desenvolvimento de mecanismos de alerta e apoio à condução, numa evolução do actual sistema de assistência ao estacionamento, compensando desta forma a elevada probabilidade de ocorrência de erro por parte do condutor.

Este erro não pode no entanto ser entendido como exclusivo dos condutores. De facto esta característica humana pode em certa medida ser apontada também aos peões, gravemente potenciado por outras determinantes enunciadas da análise categorial, sendo que a velocidade e a má colocação de sinalização ou passadeiras constituem verdadeiras armadilhas para estes utentes.

Sobre este propósito foi analisado um relatório da Câmara de Lisboa na sequência de um atropelamento de uma criança de 12 anos ocorrido a 04 de Junho de 2008 frente à escola onde estudava. As conclusões do relatório apontaram várias falhas ao nível dos serviços da autarquia lisboeta, sendo que uma das principais acusações terá a ver com a falta de comunicação entre os vários departamentos da mesma instituição, bem como o “amadorismo” com que certas funções de extrema responsabilidade são desempenhadas por funcionários com qualificações desadequadas. Este atropelamento gerou, como é natural, uma onda de consternação por parte da população. Professores, alunos e residentes manifestaram a sua revolta com a gravidade da situação, um verdadeiro ponto negro à porta de uma escola básica na capital do País.

Se o erro constitui, como já se salientou anteriormente, um factor condicionante no comportamento individual, este, por via da transmissão cultural, é assumido como inerente ao universo rodoviário. O debate em torno das questões associadas à sinistralidade rodoviária nacional últimos anos no nosso país tem vindo a ser promovido pelas várias associações de cidadãos, utentes e vítimas de acidentes com recurso à mediatização através dos meios de comunicação social. Muitas alterações se vieram a produzir nas estradas nacionais desde então: nas condições de segurança e traçado do Itinerário Principal 4 (Associação de Utilizadores do IP4); segurança infantil (Associação para a Promoção da Segurança Infantil – APSI); implementação de separadores com protecção adicional para os motociclistas (Rails Task Force). Estas alterações poderão estar na origem da redução do número total de vítimas de acidentes nas estradas nacionais nos anos em estudo nesta dissertação.

Não obstante esta redução acentuada nos números totais de vítimas, os atropelamentos de peões constituem um grave problema de saúde pública nacional. Tendo em conta o estudo efectuado para a cidade de Lisboa pudemos constatar que o grupo mais afectado é o das camadas etárias mais avançadas (mais de 69 anos de idade) com especial prevalência de vítimas mortais no sexo feminino. Várias justificações foram apontadas para este aspecto: a maior debilidade física; uma maior exposição; dificuldades ao nível da mobilidade; falta de adequação dos transportes públicos às necessidades efectivas desta camada da população; desenho e características das passagens para peões e da sinalização semaforica não adaptada, entre outras, poderão estar na origem deste grave problema.

Todas estas particularidades que transformam as vias urbanas em “armadilhas” letais para este grupo de utilizadores são ainda potenciadas por dois outros factores implícitos ao sistema rodoviário: a velocidade e o erro humano.

Existem determinadas profissões que incorporam o erro e a velocidade como determinante previsível por via de uma formação específica de condução. Entre estes profissionais temos os condutores de ambulâncias de emergência, bem como determinados elementos das forças de segurança, que por via desta formação adquirem capacidades específicas que lhes permitem desenvolver as suas actividades de emergência, na qual poderemos enquadrar uma componente extremamente relevante – a condução de veículos de urgência.

A realização de estágios de observação no Instituto Nacional de Emergência Médica teve assim duas vertentes principais. Através de um processo de imersão, procurou-se, numa primeira abordagem, conhecer as condicionantes da emergência médica e tratamento do

trauma agudo. De que forma é prestado este apoio às vítimas da cidade de Lisboa, numa área de actuação que tem sido alvo de forte investimento público. Já numa segunda abordagem temática pretendeu-se avaliar de que forma estes profissionais incorporam o risco na sua condução, essencial para o normal desenvolvimento da sua actividade e sobretudo essencial para as inúmeras vítimas que destes dependem para a sua sobrevivência.

Como é obvio, e tendo em conta a abrangência da temática em estudo, esta investigação deparou-se com várias limitações quer ao nível metodológico, ao nível da limitação e condicionantes na utilização da observação não-intrusiva a que se fez referência no capítulo reservado à metodologia, bem como aos nível dos dados disponíveis para análise, resultante da abordagem a uma área específica da sinistralidade – os atropelamentos de peões, com todos os inconvenientes e vantagens de uma pesquisa deste género. Outro aspecto identificado foi a limitação na análise dos factos a montante do problema, ou seja até ao trauma, não tendo sido possível fazer um enquadramento da vertente pós trauma, nomeadamente das repercussões destas ocorrências na vida das pessoas, de que forma são afectadas, os efeitos directos e indirectos sobre as vítimas, sobre a sua qualidade de vida.

Penso, no entanto, que este estudo teve como principal objectivo lançar as bases para investigações e projectos subsequentes, porquanto a quantidade de informação disponibilizada pelas entidades competentes, nomeadamente a informação disponibilizada pela Policia de Segurança Pública, poderá ser utilizada no desenvolvimento de projectos futuros.

Mediante autorização expressa daquela entidade, poder-se dar início a um projecto para um futuro mapa de geo-referenciação de todos os atropelamentos ocorridos em Lisboa nos anos de 2006, 2007 e 2008. Este projecto, que visaria numa fase inicial assinalar os acidentes rodoviários com mortos e feridos graves, e não obstante ter sido divulgado por várias ocasiões (pela Câmara Municipal de Lisboa e mais recentemente pelo Governo Civil de Lisboa)²⁴, foi consecutivamente protelado, desconhecendo-se os motivos para esta demora.

No caso específico desta investigação, o projecto a propor poderia abranger especificamente os atropelamentos de peões, sendo ainda de referir ainda que para o desenvolvimento deste projecto estão já disponíveis ao público em geral várias ferramentas

²⁴ De acordo com o noticiado pela edição online do Público no dia 20 de Maio de 2008 na noticia intitulada “Geo-referenciação Lisboa vai ter mapa das zonas onde há mais acidentes com mortos e feridos graves”

informáticas como o googlemaps entre outras e que permitem o mapeamento de toda a informação havendo posteriormente a possibilidade de tornar publica esta informação.

Numa outra vertente mais prática e provavelmente mais tecnológica poder-se-ia ainda, e com base nos dados da geo-referenciação, elaborar um software destinado aos equipamentos de navegação, vulgo GPS, especificamente para peões, que deveria ser mais pequeno e portátil, avisando os peões dos locais assinalados como perigosos e fornecendo alternativas mais seguras para o seu trajecto, e que, á semelhança dos dispositivos concebidos para os condutores, contribuísse para um incremento real de segurança para os peões, considerado como aspecto crucial para o European Transport Safety Council²⁵... “*Improvements in pedestrian protection have developed more slowly than for occupant protection. Still only 21% of the new cars sold in the EU are 3-star, 42% were 2-star and 29% only 1-star, 5 being the maximum. Hungary, Portugal and Spain are the countries with the highest proportion of cars awarded 3-stars for pedestrian protection, closely followed by Israel and Greece, while Sweden surprisingly finds itself in the second to last position*”.

Apesar dos números avançados pelas estatísticas europeias relativamente à segurança efectiva dos peões, a tecnologia pouco tem avançado na segurança destes utentes da via.

Uma das principais explicações para esta situação residirá no pouco interesse institucional/empresarial na segurança de peões, interesse este que é “desviado” para as questões de rodoviárias e de tráfego por via de uma mais fácil implementação de dispositivos de segurança em automóveis e vias rodoviárias.

²⁵ Citado relatório deste organismo publicado a 22 de Junho de 2009 intitulado “2010 on the Horizon - 3rd Road Safety PIN Report”

Anexos

Anexo 1 – Distribuição das vítimas de atropelamentos nos anos de 2006, 2007 e 2008 por escalão etário.

GrupoEtário

Ano			Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2006	Valid	0-9	5	4,6	4,9	4,9
		10-19	7	6,4	6,8	11,7
		20-29	14	12,8	13,6	25,2
		30-39	12	11,0	11,7	36,9
		40-49	13	11,9	12,6	49,5
		50-59	14	12,8	13,6	63,1
		60-69	13	11,9	12,6	75,7
		+69	25	22,9	24,3	100,0
		Total	103	94,5	100,0	
	Missing	System	6	5,5		
Total		109	100,0			
2007	Valid	0-9	3	4,2	4,2	4,2
		10-19	2	2,8	2,8	7,0
		20-29	4	5,6	5,6	12,7
		30-39	6	8,5	8,5	21,1
		40-49	16	22,5	22,5	43,7
		50-59	7	9,9	9,9	53,5
		60-69	10	14,1	14,1	67,6
		+69	23	32,4	32,4	100,0
		Total	71	100,0	100,0	
2008	Valid	0-9	4	7,3	7,3	7,3
		10-19	4	7,3	7,3	14,5
		20-29	7	12,7	12,7	27,3
		30-39	4	7,3	7,3	34,5
		40-49	4	7,3	7,3	41,8
		50-59	4	7,3	7,3	49,1
		60-69	8	14,5	14,5	63,6
		+69	20	36,4	36,4	100,0
		Total	55	100,0	100,0	

Anexo 2 - Distribuição das vítimas de atropelamentos nos anos de 2006, 2007 e 2008, por sexo.

Sexo

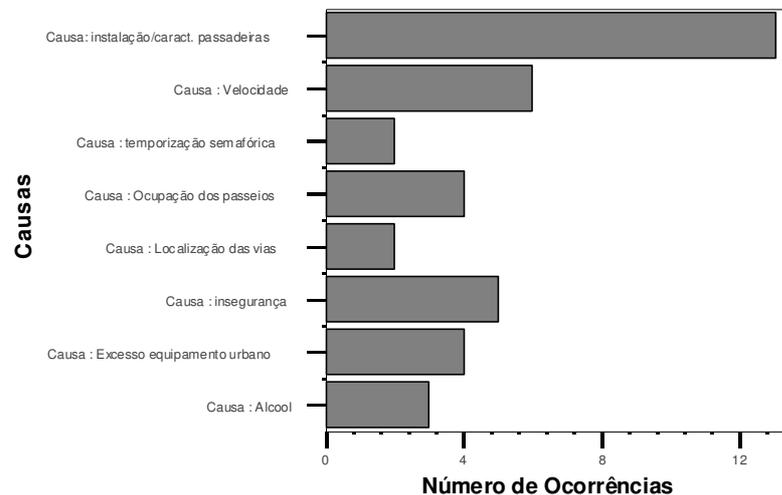
Ano			Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2006	Valid	Masculino	49	45,0	45,0	45,0
		Feminino	60	55,0	55,0	100,0
		Total	109	100,0	100,0	
2007	Valid	Masculino	39	54,9	54,9	54,9
		Feminino	32	45,1	45,1	100,0
		Total	71	100,0	100,0	
2008	Valid	Masculino	27	49,1	49,1	49,1
		Feminino	28	50,9	50,9	100,0
		Total	55	100,0	100,0	

Anexo 3 - Distribuição das vítimas de atropelamentos nos anos de 2006, 2007 e 2008, por gravidade da lesão.

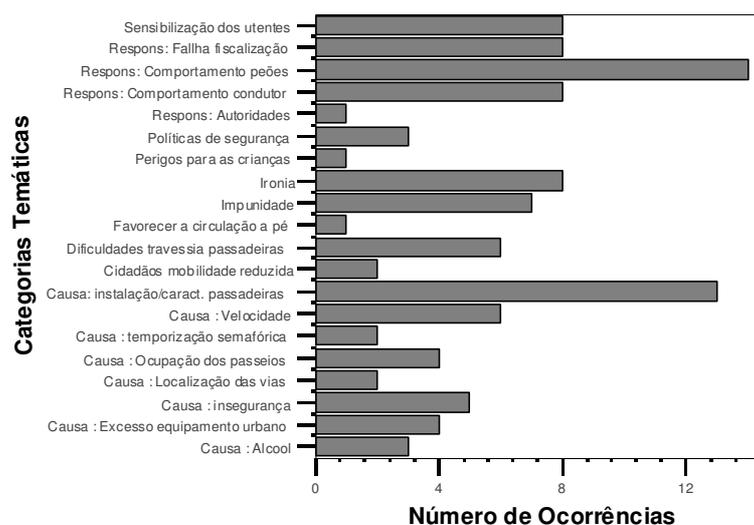
Vítima

Ano			Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
2006	Valid	Ferido Grave	97	89,0	89,0	89,0
		Mortal	12	11,0	11,0	100,0
		Total	109	100,0	100,0	
2007	Valid	Ferido Grave	63	88,7	88,7	88,7
		Mortal	8	11,3	11,3	100,0
		Total	71	100,0	100,0	
2008	Valid	Ferido Grave	52	94,5	94,5	94,5
		Mortal	3	5,5	5,5	100,0
		Total	55	100,0	100,0	

Anexo 4 - Causas apontadas pelos participantes resultantes da análise de conteúdo dos comentários à notícia publicada no Jornal Público no dia 23 de Novembro de 2008 (edição Online) intitulado “PSP alerta que 40 por cento dos atropelamentos ocorrem nas passeadeiras”



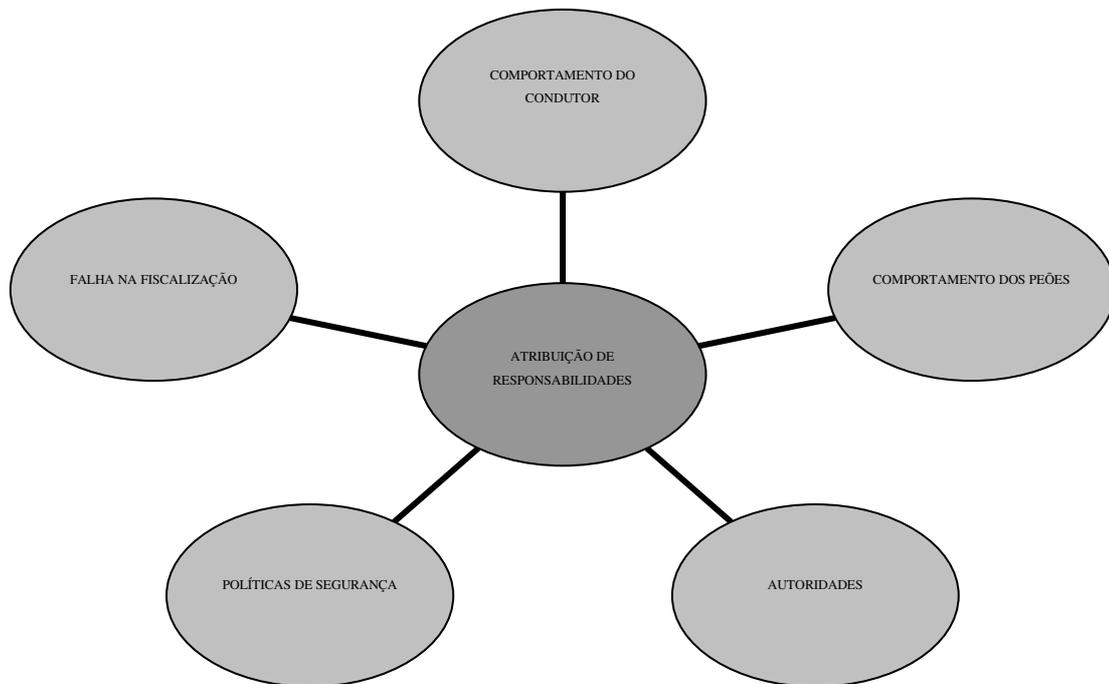
Anexo 5 - Categorias temáticas enunciadas após a análise dos comentários submetidos pelos participantes resultantes da análise de conteúdo dos comentários à notícia publicada no Jornal Público no dia 23 de Novembro de 2008 (edição Online) intitulado “PSP alerta que 40 por cento dos atropelamentos ocorrem nas passeadeiras”



Anexo 6 - Ocorrências elaboradas após a análise dos comentários submetidos pelos participantes à notícia publicada no Jornal Público no dia 23 de Novembro de 2008 (edição On-line) intitulado “PSP alerta que 40 por cento dos atropelamentos ocorrem nas passeadeiras”

UNIDADES SEMÂNTICAS	OCORRÊNCIAS	CATEGORIAS
Passadeira, Passadeiras, Zebras	87	Passadeiras
Automobilista, Automobilistas, Motorista, Motoristas, Condução, Condutor, Conduz, Conduzir, Circula, Circular	67	Condução
Sinais, Sinal, Sinalizada, Sinalizadas, Sinalizar, Desgastadas, Locais, Localiza, Localizadas, Intermitentes, Luzes, Verde, Vermelho, Vermelhos, Colocadas, Colocados, Colocar, Coloque	55	Sinalização
Peão, Peões, Andar, Pessoas, Idosa, Idosas, Atravessam, Atravessamento, Atravessar, Travessia	46	Peões
Rodovias, Rua, Piso, Estrada, Estradas, Cruzamento, Curvas, Rotunda, Rotundas, Postes, Buraos, Passeio, Passeios, Ver, Visibilidade	46	Vias
Automóveis, Carro, Veículo, Veículos, Ligeiros, Pesados	42	Veículos
Velocidade, Limites (de velocidade), Depressa, Devagar, Exagerado, Excesso, Acelerado, Aceleram, Corredores, Corridas, Reduzida, Reduzir	40	Velocidade
Culpa, Culpado, Motivo, Responsabilidade, Responsabilizados, Responsáveis, Responsável, Desresponsabilizando, Causa, Causas, Provocador, Provocados, Provocam, Provocar, Provocarem, Justifica, Legítimar	37	Responsabilização
Paragens, Parar, Paravam, Parou, Travagem, Travar, Prioridade	28	Interação: Condutor - Peão
Sofrimento, Tragédia, Triste, Mortes, Mortos, Feridos, Fatais, Atropelado, Atropelamento	27	Vítimas
Acidente, Acidentes, Sinistralidade, Risco, Riscos, Perigo, Perigosa, Perigoso, Problema, Problemas	26	Acidentes
Agente, Autoridade, GNR, Polícia, Polícias, Policiais, PSP, Subcomissário	23	Agentes de Autoridade
Cívismo, Cultura, Desconhecimento, Educação, Moral, Respeito, Comportamento, Comportamentos, Cuidado, Cuidados, Precaução, Calma	23	Comportamento
Legisla, Lei, Regra, Regras, Direito, Direitos, Desrespeitam, Desrespeito, Infringir, Convivência, Crimes, Cometer	22	Legislação
Coima, Multado, Multar, Multas, Punir, Sancionado, Perseguir, Obedecer, Obrigado, Obrigar, Proibido, Solto, Soltos	18	Sanções
Câmaras, Concelho, Municipais, Municipal, Cidade, Cidades, Urbaniza, Residenciais, Residencial	16	Papel do Poder Local
Autocarro, Metro, Onibus, Táxi, Táxis, Taxista	13	Transportes Públicos
Desprevenido, Distração, Distraídos, Evitados, Evitar, Acontece, Aconteceu	9	Negligência
Estaciona, Estacionadas, Estacionados, Estacionamento, Estacionem	6	Estacionamento
Hospital, Médico, Morgue, Bombeiros	6	Assistência Pós-Acidente
Basta, Urgente, Urgentemente	5	Urgência na resolução do problema
Segura, Segurança, Seguro	5	Segurança
Campanhas, Informação, Conhecimento	4	Sensibilização e Informação
Ébrio, Ébrios, Embriagados	4	Álcool
Combustível, Gasolina	2	Combustíveis
Telefone, Telemóvel	2	Telemóveis

Anexo 7 - Atribuição de responsabilidades enunciadas pelos participantes à notícia publicada no Jornal Público no dia 23 de Novembro de 2008 (edição Online) intitulado “PSP alerta que 40 por cento dos atropelamentos ocorrem nas passeadeiras”



Anexo 7 – Tempo e distância despendidos em actividades co-ocorrentes com a condução a uma velocidade de 100 Km/hora – Direcció General de Trànsit.

DISTRACÇÃO	TEMPO PERDIDO	DISTÂNCIA
Marcar um número no telemóvel	5 segundos	140 metros
Olhar para um mapa	Menos de 4 segundos	Menos de 110 metros
Sintonizar uma estação de rádio	3 segundos	80 metros
Acender um cigarro	3 segundos	80 metros

Bibliografia

- Assembleia da República. D. (1998). Regulamento de Sinalização do Trânsito (Vol. Decreto Regulamentar n.º 22-A/98, de 01-10): Diário da Republica.
- Associação Portuguesa de Fabricantes e Empreiteiros de Sinalização (n.d.) acessido a 20 de Maio de 2009 em http://www.afesp.pt/noticias_detalhe.php?n=29
- Aldé, A., Escobar, J., & Chagas, V. (2007). A febre dos blogs de política. *Revista Famencos*, 33, 29-39.
- Alexandre, M. (2004) Representação social: Uma genealogia do conceito. *Comum - Rio de Janeiro* 23 (10), 122-138
- Baddeley, A. (2003). Working memory: Looking back and looking forward. *Nature Reviews - Neuroscience*, 4, 829-839.
- Bardin, L. (1979). *Análise de conteúdo*. Lisboa: Edições 70.
- Barroso, S. (2000). *Desenvolvimento suburbano na área metropolitana de lisboa. O caso da cidade de queluz.*, Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa.
- Bôle-Richard, A. (2008). *Pedonalidade no Largo do Rato - Micro-poderes*. Lisboa: Associação dos Cidadãos Auto-Mobilizados.
- Bloch, M. (1998). *How we think they think*, Oxford: Westview Press.
- Brabander, B., & Vereek, L. (2006). Safety effects of roundabouts in flanders: signal type, speed limits and vulnerable road users. *Accident Analysis and Prevention*, 39, 591-599.
- Le Breton, D. (2002). *Conduites à risque* (1 ed.). Paris: Quadrige/PUF.
- Buxó i Rey, M. (2006). Los retos tecnoculturales de la atención: distraer, divertir y divagar (pp. 5): Fundación Abertis.
- Cappelle, M., Melo, M., & Gonçalves, C. (2003). Análise de conteúdos e análise de discurso nas ciências sociais. *Organizações Rurais & Agroindustriais: Revista electrónica de Administração*, 5, 69-85.
- Casteleiro, J. (2001). Dicionário da língua portuguesa contemporânea. (Vol. II). Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa.
- Carmo, R. (2004). *Visões do território português: a emergência da sociedade dualista organizada em rede*. VII Congresso Luso-Afro-Brasileiro de Ciências Sociais. Centro de Estudos Sociais, Universidade de Coimbra

- Cheng, W., & Washington, S. (2005). Experimental evaluation of hotspot identification methods. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 870-881.
- Craveiro, J. (1994). Ambiente urbano: desigualdades e constrangimentos na cidade de Lisboa. *Sociologia - Problemas e práticas*, 15, 113-122.
- D'Andrade, R. (1995). *The development of cognitive anthropology*. Cambridge: Press Syndicate of the University of Cambridge.
- Dake, K. (1991). Orienting dispositions in the perception of risk: an analysis of contemporary worldviews and cultural biases. *Journal Cross-Cultural Psychology*, 22, 61-82.
- Dalziel, R., Skelcher, C., Petts, J., & Damery, S. (2007). *Living With Risk: Promoting Better Public Space Design*. London: CABE.
- Delort, J. (2006). les distraccions en la conducció (pp. 9): Fundación Abertis.
- Dias, M.(1998) . *Mobilidade espacial e sustentabilidade urbana*. Dissertação de Mestrado na área da Geografia Humana e Educação Ambiental apresentada na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.
- Dyson, F. (2006). Part II: A Failure of Intelligence. *Technology Review* *acedido a 29 de Julho de 2009*, em http://www.technologyreview.com/printer_friendly_article.aspx?id=17847&channel=computing§ion=
- Ferreira, M., & Soares, R. (2006). Somos todos peões: Pela valorização do trânsito/tráfego/fluxos pedonais em meio urbano. DPA – *A Cidade para o Cidadão – Encontro da Ordem dos Arquitectos*.
- Frétiigné, H. (2005). *Uma praça adiada: estudo dos fluxos pedonais na praça do duque de saldanha*. Lisboa: Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados.
- Girão, R., & Oliveira, R. (2005). Condução de risco: Um estudo exploratório sobre os aspectos psicológicos do risco na tarefa da condução. *Análise Psicológica*, 23, 59-65.
- Gonzalez, L.(2005) *La percepción de ka seguridad y la percécion del riesgo en el tráfico. Los modelos cognitivo-motivacionales*. Antropología viária. V Simposio Internacional 2005, 27-46
- Graça, J., & Ramos, M. (2000). A insegurança rodoviária e a gestão da impunidade. Lisboa.
- Guiver, J. (2006). Modal talk: Discourse analysis of how people talk about bus and car travel. *Transportation Research - Part A* 41, 233-248.
- Hartig, K., & Dunn, K. (1998) Road side memorials: Interpreting new deathscapes in Newcastle, New South Wales. *Australian Geographical Studies*, 36, 5-20.

- Hoffmann, M. (2005). Comportamento do condutor e fenómenos psicológicos. *Psicologia: pesquisa & trânsito, 1*, 17-24.
- Ingold, T. (2001). Mental Modularity and Cultural Diversity. In H. Whitehouse (Ed.), *The Debated Mind: Evolutionary Psychology Versus Ethnography*. New York: Oxford International Publishers, Ltd.
- Johnston, J. & Perry, D. (1980): Driver behaviour Research. Needs and priorities. ARRB
- Kennerly, R. (2008). Locating the gap between grace and terror: Performative research and spectral images of (and on) the road. [Versão Electrónica]. *Forum: Qualitative Social Research*, 9 em <http://www.qualitative-research.net/fqs-texte/2-08/08-2-52-e.htm>.
- Kouabenan, D. (1998). Beliefs and the perception of risks and accidents. *Risk Analysis, 18*, 243-252.
- Langlois, J., keyl, P., Guralnik, J., Foley, D., Marottoli, R., & Wallace, R. (1997). Characteristics of older pedestrians who have difficulty crossing the street. *American Journal of Public Health, 87*(3), 393-397.
- Leal, A. (2008). *Modelação do sistema rodoviário: na perspectiva do conflito emergente*. Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa, Lisboa.
- Laumom, B., & Chapuis, P. (2002). Traumatismes routiers causes et conséquences. *INRETS/UCBL-UMRETTE*.
- Leitão, S. (2008). Distrito de Lisboa vai ter mapa de pontos negros [Versão Electrónica]. *Diário de Notícias*. Acedido a 19 de Outubro de 2008 em http://dn.sapo.pt/2008/05/21/cidades/distrito_lisboa_ter_mapa_pontos_negr.html
- Lumsdon, L., & Mitchell, J. (1999). Walking, transport and health: do we have the right prescription? *Health Promotion International, 14*(3), 271-279.
- Lenden, L. (2002). Pedestrian risk decrease with pedestrian flow. A case study based on data from signalized intersections in hamilton, ontário. *Accident Analysis and Prevention, 34*, 457-464.
- Malinowski, B. (1922 (1974), *Argonauts of the Western Pacific*, London: Routledge.
- Meuleners, L., Hendrie, D., Lee, A., & Legge, M. (2005). Effectiveness of the black programmes in western austrália. *Accident Analysis and Prevention, 40*, 1211-1216.
- Miller, D. (2001). *Car Cultures*. Oxford - New York: Berg.
- Monheim, H. (2001). Transport planning in Germany. In D. Fleury (Ed.), *A city for pedestrians: policy-making and implementation* (pp. 296). Luxembourg: European Communities.
- Noriega, P., Santos, J. & Miguel, S.(2002). Perspectiva ambiental de segurança rodoviária. in A. S. Miguel, A. Cunha, G. Perestrelo, J. M. Pais, M.B. Serrano & P. Arezes

- (Orgs.). Actas do 2º Colóquio Internacional sobre Segurança e Higiene do Trabalho. (pp.117-126). Ordem dos Engenheiros Região Norte: Porto
- Odero, W., Garner, P., & Zwi, A. (1997). Road traffic injuries in developing countries: A comprehensive review of epidemiological studies. *Tropical Medicine and International Health*, 2, 445-460.
- Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, A., Jarawan, E., et al. (2004). *World report on road traffic injury prevention*. Geneva: World Health Organization.
- Peralta, E. (2007). Abordagens teóricas ao estudo da memória social: uma resenha crítica. *Antropologia, Escala e Memória*, 2, 4-23.
- Pires, T., & Maia, A., (2006) Incidência de ptsd nas vítimas directas. In Isabel Leal, José Pais Ribeiro & Saul Neves de Jesus (Orgs.) *Actas do 6º Congresso Nacional de Psicologia da Saúde* (pp.811-817). Faro: Universidade do Algarve.
- Pombo, O. (2003). *Epistemologia da Interdisciplinaridade*. Documento apresentado no Seminário Internacional Interdisciplinaridade, Humanismo, Universidade, Faculdade de Letras da Universidade do Porto e acedido a 22 de Julho de 2009 em http://www.humanismolatino.online.pt/v1/pdf/C002_11.pdf
- Prevenção Rodoviária Portuguesa (n.d) acedido a 20 de Maio de 2009 em http://www.prp.pt/formacao/utentes_seniores/index.asp
- Pri, A., Recuero, R., (2003) Hipertexto Cooperativo: Uma Análise da escrita coletiva a partir dos blogs e da wikipédia. *Revista da FAMECOS*, 23, p. 54-63.
- PSP alerta que 40 por cento dos atropelamentos acontecem nas passadeiras – Publico (2008) . Acedido a 23 de Outubro de 2008, em www.publico.pt
- Queiroz, M., & Oliveira, P. (2003). Acidentes de trânsito: Uma análise a partir das perspectivas das vítimas em campinas. *Psicologia & Sociedade*, 15(101-123).
- Quivy. R., & Campenhoudt, L (2003). *Manual de investigação em ciência sociais*, 3ª Edição. Lisboa : Gradiva.
- Racioppi, F., Eriksson, L., Tingvall, C., & Villaveces, A. (2004). Preventing road traffic injury: A public health perspective for Europe. *WHO – Road Safety in Europe in the Context of Sustainable Transport*
- Ramos, M. J. (2003) Guerra nas estradas: Na berma da Antropologia. In Ana Isabel Afonso & Jorge Freitas Branco (Orgs.), *Retóricas Sem Fronteiras II: Violências* (pp. 167-179). Lisboa: Editora Celta.
- Ramos, M. J (2003) A automobilização do pensamento selvagem. In Manuel João Ramos & Jorge Freitas Branco (orgs.), *Estrada Viva: Aspectos de uma motorização na sociedade portuguesa*, Lisboa: Assírio & Alvim.

- Ramos, M., & Medeiros, A. (2005). *Estudo antropológico da cultura da violência rodoviária. Segundo relatório intercalar*. Lisboa: Instituto Superior das Ciências do Trabalho e da Empresa.
- Rocha, D., & Deusdará, B. (2005). Análise de conteúdo e análise do discurso: Aproximações e afastamentos na (re)construção de uma trajetória. *ALEA*, 7, 305-322.
- Rodrigues, J. C. (1995) *O automóvel em Portugal: 100 anos de história*, Lisboa : CTT Correios.
- Salaver, R. (2005) *La percepción de la seguridad como factor de riesgo*. Antropología viária. V Simposio Internacional 2005, 15-20.
- Sanchez, P., & Leitão, S. (2008). Cada morte na estrada custa um milhão. *Diário de Notícias*, pp. 2-3
- Santos, N. (2006). Ambiente urbano e cidadania da urbe. *Espaço Público*, 1, 10.
- Schimdt, L., & Nave, J. (2004). *O Automóvel - Usos e desusos do transporte individual*. Lisboa: Instituto Superior das Ciências do Trabalho e da Empresa.
- Silva, P. (2004). O acidente rodoviário é evitável. *Cadernos da Direcção Geral de Saúde*, 3, 3-9.
- Sperber, D. (2001). Mental Modularity and Cultural Diversity. In H. Whitehouse (Ed.), *The Debated Mind: Evolutionary Psychology Versus Ethnography*. New York: Oxford International Publishers, Ltd.
- Sperber, D., & Wilson, D. (2001). *Relevância: comunicação e cognição*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Viegas, J. (2005). Lisboa: o desafio da mobilidade. in Fernando Coelho & Hélia Marques (orgs.), *Planeamento - Lisboa: o desafio da mobilidade* (Vol. 7, pp. 7-9). Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.
- Walsh, D., & Raftery, A. E. (1999). Detecting mines in minefields with linear characteristics. *Technometrics*, 44, 34-44.
- Whitehouse, H. (2001). *The debated mind: evolutionary psychology versus ethnography*. Oxford.
- Wilde, G. (1998) Risk homeostasis theory: an overview. *Injury Prevention*, 4, 89-91.
- World report on road traffic injury prevention – WHO* (n.d.). Acedido a 12 de Junho de 2008, em http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/chapter1.pdf