

**INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS DO TRABALHO E DA
EMPRESA**

DEPARTAMENTO DE ANTROPOLOGIA

**PERCEÇÃO DE RISCOS NA ESTRADA: UMA PERSPECTIVA
ANTROPOLÓGICA SOBRE O ALGARVE**

Rodolfo Soares

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de

Mestre em Risco, Trauma e Sociedade

Orientador:

Prof. Doutor Manuel João Ramos

Novembro, 2007

Resumo

O estudo da realidade rodoviária portuguesa tem entregue, quase exclusivamente às ciências ditas exactas, sendo o enfoque colocado nos aspectos não-humanas da estrada. Assim, as investigações em torno do risco rodoviário acabam por, invariavelmente, ir parar ao estudo da concepção e construção das infra-estruturas, nos dispositivos de segurança incorporados nos veículos, ou em tipologias de condutores e comportamentos, negligenciando os muitos aspectos do comportamento social humano num ambiente de clausura, o automóvel.

Através de uma perspectiva antropológica, assente na recolha de dados etnológica, este trabalho pretende oferecer uma nova visão sobre esta realidade.

Palavras chave

Risco, Violência Rodoviária, Identidade, Cognição

Abstract

The task of studying the Portuguese roads has been handed over, almost exclusively, to the so-called exact sciences, putting the focus on the non-human aspects of the road. This way, the researches made on road risk factors end up, inevitably, by studying the design and construction of the infrastructures, or studying the safety devices incorporated in the automobile, neglecting the various aspects of social human behaviour, in an environment of closure, the car.

Through an anthropological perspective, rooted in an ethnographic research, this work pretends to give a different approach to this reality.

Key Words

Risk, Road Violence, Identity, Cognition

Índice

1.Introdução	
1.1.O panorama geral.....	1
1.2.A busca pela diferença.....	5
1.3.Risco e ciência.....	8
2.Nas estradas portuguesas	
2.1.A sociedade automobilizada.....	12
2.2.A estrada como sistema comunicativo.....	18
2.3.A idade para conduzir: a estrada como rito de passagem.....	20
2.4.A estrada como cultura: a reprodução social.....	22
2.5.A transgressão como forma de afirmação.....	25
3.O ser e o não-ser	
3.1.Duelo no asfalto.....	27
3.2.A intimidação.....	29
3.3.A lógica do excesso: o tuning como amplificação da busca pela diferença.....	33
3.4.Arriscar: morrer para renascer.....	35
4.A selva rodoviária	
4.1.Rituais de acasalamento.....	37
4.2.O transgressor como herói cultural.....	40
5.Lógicas rodoviárias: a normalidade e a anormalidade	
5.1.Um exemplo prático.....	43
5.2.Ideias recorrentes.....	43
5.3.Perturbações à normalidade: os factores potenciadores do acidente.....	46
5.4.O excesso de sinalização.....	47
5.5.O caso das Quatro Estradas: um muro de Berlim rodoviário?.....	49
5.6.Desordenamento rodoviário.....	53
5.7.Ruído visual.....	55
5.8.Hermenêutica rodoviária: o problema da interpretação.....	56
6.O homem e a estrada	
6.1.Só acontece aos outros.....	63

Percepção de riscos na estrada: uma perspectiva antropológica sobre o Algarve

6.2. Condução pró-activa	69
6.3. Condução por estimativa vs. Condução à vista	71
6.4. A incorporação do conhecimento	77
6.5. Memória, cultura e aprendizagem.....	81
7. Conclusão.....	83
8. Bibliografia	89

1.Introdução

1.1.Panorama Geral

O trabalho que se segue é o fruto de nove meses de pesquisa passados, na sua grande maioria, em viagens e em bermas de estrada no Algarve, com particular incidência nos concelhos de Tavira, Olhão, São Brás de Alportel, Faro e Loulé. O grande destaque vai, como não poderia deixar de ser, até pela importância que assume dentro da região, para a Estrada Nacional 125 (EN125), principal via de circulação do Algarve e onde mais tempo passei, não esquecendo ainda os vários caminhos municipais e a Via do Infante (A22), bem como algumas incursões pela Auto-Estrada do Sul (A2), em viagens mais longas. O enfoque numa região específica, no caso o Algarve, deve-se, sobretudo, à necessidade de tentar encontrar recorrências, de tentar descobrir formas específicas locais de conduzir: uma cultura rodoviária algarvia, que, com todas as suas especificidades, participe de algo mais vasto, a cultura rodoviária portuguesa. Deste modo, ao trabalharmos sobre as estradas algarvias, trabalhamos sobre uma especificidade da cultura rodoviária portuguesa, um sistema de práticas rodoviárias e formas de conduzir específica de uma zona (neste caso, o Algarve), mas que são indissociáveis de um plano mais vasto onde se inclui, ou seja, a cultura rodoviária portuguesa. Partimos assim do pressuposto que a condução, um pouco como a língua, sendo comum a todo um território ou a toda uma população, poderá ter representações locais; ou seja, que numa grande cultura rodoviária portuguesa - que decorre, sobretudo da relação entre o Estado (enquanto garante das leis e da construção e manutenção das vias) e os condutores e peões (enquanto utilizadores das mesmas) -, poderemos encontrar usos locais e regionais.

Assim, pretende-se abordar a problemática da sinistralidade rodoviária em Portugal, a partir de uma perspectiva, até aqui, estranhamente parca em obras sobre este domínio de investigação: as ciências sociais, mais concretamente a antropologia. A sinistralidade rodoviária constitui um verdadeiro flagelo da nossa época, tendo ceifado a vida a milhares de pessoas nos últimos anos, violência esta que é transversal a toda a sociedade portuguesa e que, no entanto, merece dos cientistas sociais, dos antropólogos pouca ou nenhuma atenção. Sobre este problema, e das áreas de investigação em questão, a resposta é um incompreensível silêncio, uma parca produção científica, negligenciando

aquela que seria, em qualquer, e dada a dimensão do problema, um inegociável e privilegiado campo de pesquisa.

Contudo, os trabalhos sobre a sinistralidade rodoviária são remetidos, quase exclusivamente para as ciências ditas exactas, para as engenharias, para análises técnicas dos factores que causaram o acidente, recorrendo-se, ocasionalmente à psicologia ou à sociologia para efectuar quantificações do risco, tipificando condutores.

Não querendo – nem podendo – negar a importância dos elementos não-humanos da via, como a própria estrada, passando das infra-estruturas circundantes até ao veículo, é sobre o condutor, sobre o factor humano, e sobre a imprevisibilidade que este factor acarreta, muitas vezes esquecido, que penso ser necessário trabalhar: da negação da importância do factor humano e da imprevisibilidade (não só deste, mas de todos os factores dinâmicos da via) resulta um estranho animismo, pelo qual se conclui, tantas vezes, que o acidente foi causado pelo nevoeiro, ou pela chuva. Nevoeiro e chuva fazem parte de um vasto leque de “*factores potenciadores do acidente*” (Oliveira 2007), ou seja, factores que tornam a via mais propícia a que sucedam sinistros, mas não são, *per se*, a causa única e total que faz com que o sinistro ocorra. Convém não esquecer que dentro do veículo, por detrás do volante, a controlar a sua velocidade e direcção se encontra um ser humano, com capacidade de ver, analisar e decidir sobre todo o conjunto de factores que o rodeiam, e guiar a sua marcha por essa análise.

Contudo, por variadas razões, este processo de análise e decisão nem sempre leva em conta apenas os factores materiais da estrada, ou, por outras palavras, existem outros factores internos, cognitivos, até mesmo a nível inconsciente, que pesam nas decisões dos condutores, fazendo-os, conscientemente, correr mais ou menos riscos.

É sobre esta área que o presente trabalho se debruçará, procurando, mais do que tudo, documentar de forma etnográfica a cultura rodoviária portuguesa, sendo esta cultura entendida como um vasto conjunto de práticas e acções que os membros de uma comunidade (neste caso todos os que, directa ou indirectamente, participam na sociedade motorizada) desempenham nas suas rotinas habituais, no seu dia-a-dia (Bloch 1998). É nas relações criadas entre os vários elementos da via, desde o condutor e a forma como utiliza o automóvel nas suas interacções, até às autoridades a quem compete zelar pelo cumprimento da lei, passando pela construção e manutenção das infra-estruturas rodoviárias, que procuraremos essa cultura: se a cultura - enquanto conjunto de factos, documentos e práticas *observáveis* - é uma elaboração mental do homem, aquilo que procuraremos serão, não somente os factos empíricos, muitas vezes

contraditórios, mas precisamente os modelos mentais e abstractos empregues nessa elaboração e que serão deduzidos precisamente da observação de práticas sistemáticas e recorrentes (Lévi-Strauss 1962).

Daqui decorre a importância de utilizar o trabalho de campo etnográfico no seu sentido mais clássico, ou seja, como definido por Bronislaw Malinowski (Malinowski 1922), pois as práticas e rotinas acima referidas apenas podem ser abstraídas *in loco*, participando nelas, tentando entranhá-las, tentando, não perceber, compreender ou interpretar, mas acima de tudo observar de forma participante e descrever, de forma naturalista, observação que, ao longo deste trabalho consistiu em pedir boleia com motoristas, profissionais ou não, ficar sentado num café de beira de estrada – ou na própria berma da estrada – a ver o trânsito fluir, munido apenas de um bloco de notas e de uma esferográfica. Daqui nasceu um vasto leque de apontamentos, os quais foram sendo complementados com entrevistas semi-estruturadas, quantas vezes não mais do que conversas de café ou de beira de estrada. Este conjunto de informações orais e escritas foi, numa fase posterior submetido a uma análise antropológica, de forma a obter um enquadramento teórico, dando assim lugar ao trabalho que se segue.

Que possibilita então todo o trabalho de campo etnográfica senão a criação de uma ponte para aquilo que reside no âmago de uma cultura, aquilo que torna com que essa cultura adquira determinado formato, que as práticas e as interacções que nela se processam se efectuem de determinada maneira, ou seja, que a forma de fazer do seus membros se processe dentro de parâmetros semelhantes? Falamos aqui de uma entidade invisível, uma forma de pensar colectiva, que estrutura o desenvolvimento de uma cultura, em suma, o seu pensamento colectivo. Se considerarmos que as práticas e as interacções constituem a parte visível de uma cultura, a parte consciente, podemos ver o pensamento colectivo como o esqueleto, como sendo o plano geral que estrutura aquilo que vem ao de cima, aquilo que se deixa desvendar pelo olhar comum (Lévi-Strauss 1962).

Perguntemo-nos então como se organizam as formigas em grandes formigueiros, verdadeiras metrópoles em miniatura, como conseguem construir, carregar objectos desmesuradamente pesados para um só elemento em conjunto, de forma perfeita? Comunicando entre si, comunicando sem que necessitem recorrer a linguagem, no sentido da linguagem humana convencional, a linguagem oral. Ou, talvez seja um exemplo ainda melhor: como consegue um cardume de peixes, digamos de sardinhas,

efectuar manobras furtivas para escapar aos seus predadores, de maneira tão sincronizada, quais verdadeiros ginastas olímpicos?

Vejam agora a questão pelo lado humano: imaginemo-nos perdidos numa cidade que desconhecemos, ou até mesmo num aeroporto que desconhecemos, sem indicações em nenhuma língua que conheçamos, sem ninguém para nos orientar. Completamente perdidos, decerto já nos aconteceu a todos, uma vez na vida: como nos orientamos numa dessas situações? A princípio um pouco desnorteados talvez, vamos por tentativas, ou, ainda mais fácil, deixamo-nos ir, seguir a multidão, vamos atrás das outras pessoas: fazemos como os outros fazem. Na segunda vez já estamos mais habituados, mesmo que nos sintamos perdidos, acabamos por seguir a multidão e não nos perdemos. Depois, *com o hábito, com as rotinas que criamos, deixamos de estranhar, entranhamos.*

Imaginemo-nos então a conduzir no Reino Unido, pela esquerda. É *estranho*? Claro que é, estamos *habituados* a conduzir pela direita. Será essa uma razão para que sintamos que não conseguimos conduzir, que por essa razão ficamos completamente incapacitados para conduzir? Não, conduzimos na mesma, estranhamos, mas com um pouco mais de cuidado, observando atentamente o caminho, os outros veículos, através da nossa experiência – quais etnólogos – acabamos por nos habituar a conduzir à esquerda, acabamos por nos integrar num sistema antes estranho (porque diferente) ao qual nos adaptamos cognitivamente. Assim de forma espontânea, sem qualquer tipo de organização formal, tanto as formigas como os condutores conseguem organizar cognitivamente, processando os estímulos que recebe, de forma suprema, aquela que não requer, precisamente, nenhuma ordem formal: a anarquia.

Estes estímulos que o ser humano recebe do exterior “*têm as características que lhes atribuímos por causa do modo como os nossos sentidos operam e do modo como o cérebro humano está organizado para ordenar e interpretar os estímulos que recebe*” de modo que “*estamos predispostos a conceber o meio circundante como se este consistisse numa vasto número de coisas separadas, pertencentes a determinadas classes e a pensar sobre a passagem do tempo como se fossem sequências de eventos separados. Correspondentemente, quando construímos, como homens, coisas artificiais, ou inventamos cerimónias, imitamos a nossa apreensão da Natureza; os produtos da nossa história são ordenados e segmentados.*” (Leach 1973: 23)

Ou seja, a Natureza, o Mundo possuem leis próprias, leis essas as quais podemos aceder apenas de forma limitada, devido à forma como o cérebro humano está

concebido: utilizando relações do mundo natural para criar novas relações (Leach 1973: 27), mas sob a forma de produtos culturais, relações essas que assentam na divisão e na separação. Deste modo, ao estudar a forma como classificamos, como categorizamos ou como engendramos relações estamos a aceder ao domínio, à estrutura do próprio mecanismos que cria essa forma anárquica de organização: o *pensamento colectivo*.

1.2. Busca pela diferença

Por via dos depoimentos e relatos recolhidos, veremos como, na estrada, todo o discurso e práticas assentam numa dicotomização muito extremada entre o condutor (o *eu*) e os seus interesses individuais e os outros condutores (o *outro*), dicotomização essa através da qual o “*eu*” se procura, constantemente afirmar, construir, utilizando o outro como referência reflexiva, como espelho. Paradoxalmente, esta radicalização, esta busca pela alteridade, pela individualidade resulta, como bem nota Claude Lévi-Strauss, de um facto inegociável da existência humana que é a igualdade radical entre todos os seus membros, a semelhança: “*É porque se experimenta primitivamente idêntico a todos os seus semelhantes (entre os quais tem de incluir-se os animais, afirma expressamente Rousseau) que o homem adquirirá em seguida, a capacidade de se distinguir como os distingue, quer dizer, de tomar a diversidade das espécies para suporte conceptual da diversidade social.*” (Lévi-Strauss 2003: 129)

A distinção entre o homem e o animal através da dicotomia cultura/natureza, sendo a cultura um produto humano e a natureza a ordem natural do mundo, leva-nos a procurar as raízes dessa mesma humanidade precisamente na natureza, pois a cultura humana é dela inseparável, emula-a. Muitas das relações e comportamentos que encontramos no meio humano, na sua vida social (e isto inclui o ambiente rodoviário) remetem imediata e directamente para o mundo natural, para as necessidades básicas do ser humano, com particular relevo para a noção de *dominação*. É desta forma que podemos falar de *selva rodoviária* (ou de *selva urbana*). Tal como na selva os animais competem entre si pelo domínio, tendo em vista a satisfação de necessidades básicas como a nutrição ou a procriação, utilizando para tal *trocas de informação* assentes nos *sons* (o rugido do leão, por exemplo, ou o cantar de um pássaro para atrair um parceiro), o *cromatismo*, o morfismo ou até mesmo o confronto directo (na caça a uma presa, nas lutas de esgalhos

que os alces travam entre si)¹, também o ser humano utiliza, no seu dia-a-dia, técnicas semelhantes para impor o seu domínio, para marcar o seu território, a sua individualidade, comunicando-a e sonhando-a ao *outro*.

Esta individualidade assenta na criação de um *eu*, livre, liberto e diferente dos *outros*, liberdade e individualidade estas tantas vezes presente nos discursos e práticas dos automobilistas (sendo o *tuning* o caso mais extremo), não passam de uma transposição da dicotomia nós/eles para o meio rodoviário, a afirmação de um *eu* (enquanto membro de um *nós*) em oposição a um *eles*, que subsume um difícil jogo de alteridade. Este aspecto decorre justamente da impossibilidade da existência de um *eu isolado*, da individualização total da experiência humana: o *eu* faz sempre parte de um *nós*, que opomos aos *outros*, valorizando-nos na medida em que os desvalorizamos a eles. A negação de algo aos outros (quer seja humanidade, inteligência, dignidade ou qualquer outra característica) é parte integrante da experiência humana, definindo-se o grupo a que pertencemos através da negação destas características a outros grupos, e este foi um aspecto bem visível, inegável nos contactos que tive ao longo do meu trabalho de campo.

Sobre este aspecto Edward Sapir afirma a importância da linguagem como instrumento socializante e agregador: “*le langage est un puissant instrument de socialization, sans doute le plus puissant de tous. Par là, nous ne voulons pas dire seulement que des véritables relations sociales ne sauraient exister si le langage lui-même n’existait pas (ce qui est parfaitement évident), mais que le simple fait de posséder une langue en commun constitue une symbole particulièrement puissant de la solidarité sociale qui unit les individus locuteurs de cette langue.*” (Sapir 1968 : 41) Dizer então que “*ele fala como nós*” (ou no caso em questão, conduz), torna-se o mesmo que dizer “*ele é um de nós*”: socializando e uniformizando a forma como expressamos a nossa individualidade é um importante factor de desenvolvimento dessa mesma individualidade, precisamente devido à forma como essa expressão se efectua, ou seja, através de relações dicotómicas nós/eles baseadas em *transacções comunicativas simbólicas*: “*Bref, il n’est pas exagéré de dire qu’une des fonctions réellement importantes du langage est de proclamer constamment à la société la place psychologique tenue par chacun de ses membres.*” (Sapir 1968: 44) A forma como falamos (ou conduzimos) constitui, na medida em que

¹ Ideia das quais os fabricantes automóveis parecem estar completamente conscientes, identificando os seus veículos com animais possantes, como por exemplo a Jaguar (com o Jaguar, precisamente), a Peugeot (com o leão), a Ferrari (com o cavalo), entre outros.

comunica, em que transmite informação sobre a nossa individualidade, uma *linguagem*, linguagem esta que permite ao ser humano transcender-se, passando da experiência singular para um domínio comum, o grupo.

É pois um dos principais propósitos deste trabalho o de estudar o sistema rodoviário português (ou a cultura rodoviária portuguesa) como um *sistema dinâmico de troca de informações*, como uma *linguagem, expressão de um pensamento colectivo*, tangível pelas práticas e relações engendradas entre e pelos seus membros. Para O.K. Bowsma a linguagem será “*uma comunidade de acordo com a qual nos compreendemos e equivocamos*” (in Tamen 2002: 12): no que respeita ao meio rodoviário, veremos linguagem enquanto *transacção*, um *constante fluxo comunicativo e informativo* num perpétuo criar e recriar identitário.

Um pouco à medida dos golfinhos que se orientam por ecos, a chamada ecolocalização orientação bi-sonar, pelos sete mares, também o ser humano utiliza a comunicação para se *guiar*, para se orientar na sua vivência social, para, a cada momento, em cada lugar, saber quem é e onde está.

As *transacções comunicativas* servem para, através das relações entabuladas com os seus semelhantes, o ser humano construir um mapa mental, cognitivo, criar referências do mundo em que vive. Encontramo-nos novamente no domínio da criação da identidade, noção de identidade que, como refere José Carlos Gomes da Silva, é uma *identidade relacional*: “*Enunciar a minha identidade em termos relacionais é admitir que recolho de outrem uma parte fundamental de mim mesmo: apenas existo na medida em que arrebató a outrem o fundamento da minha existência.*” (Gomes da Silva 1994 : 97) Na estrada, tal como no nosso dia-a-dia, a existência humana só é possível pela referência ao *outro*, sendo o universo humano, por excelência, o universo das relações sociais, é nele, e só nele, que a identidade se alimenta: “*É sempre o outro que, pelas diferenças que lhe reconheço, me permite construir uma imagem de mim próprio. É ele a testemunha indispensável, invariavelmente convidada, dos meus actos, do meu papel, do meu estatuto e da minha existência. No momento em que desaparece do meu horizonte é também a minha própria imagem que se desvanece, como se ele a transportasse na sua fuga.*” (Gomes da Silva 1994: 55) É um jogo de alteridade, jogo que encontra na estrada um campo perfeito e que iremos acompanhar ao longo das páginas que se seguem.

1.3.Risco e ciência

A noção de *risco* é indissociável da ideia de estrada, ambiente onde as manobras ditas arriscadas são uma constante, da qual resultam vários sinistros: muitas vezes, ao longo do meu trabalho de campo, ouvi interrogações sobre o porquê de alguém, através de comportamentos e manobras desnecessárias se colocar a si e aos outros em risco. Um dos objectivos do trabalho é precisamente o de tentar criar alguma luz sobre esta matéria, mas em termos de relações entabuladas entre os condutores, das manobras como forma de *afirmação da identidade pessoal*, parte de um *jogo de alteridade*, de *uma busca pela diferença que mais não é do que a busca por si próprio*.

Tentaremos, sobretudo, afastar-nos da criação de *tipologias* de manobras, condutores ou comportamentos de risco (Le Breton 1994; Héritier 1996, 1996a. O enfoque da análise será colocado na posição que as manobras e comportamentos ocupam dentro deste jogo, qual o seu papel, e não na sua categorização ou tipificação.

Como já foi dito, é muito justamente contra as tipificações que trabalharemos, contra as tentativas de quantificar e medir o mundo, tarefa que no mundo das relações sociais é levada a cabo pelas ciências sociais. No caso da antropologia este aspecto será ainda mais pertinente, uma vez que a matéria pura, aquilo sobre o qual estas ciências trabalham, o homem, não pode nem deve ser quantificado: o trabalho de campo antropológico não pode ceder a esta tentação de tipificação e quantificação do mundo, sob o risco de desvirtuar o objecto que pretende dar a conhecer, visto o trabalho antropológico se basear, muito precisamente, na observação da diversidade intra-cultural, na descrição da intrincada rede de relacionamentos e transacções com que, sob as mais variadas formas, todos os dias nos deparamos.

Um bom exemplo daquilo que pretendemos evitar é-nos fornecido pela antropóloga Mary Douglas: na sua obra de 1966, *Purity and Danger*, Douglas desenvolve teses sobre poluição a partir de um contexto marcadamente influenciado pela dicotomia durkheimiana solidariedade orgânica/ solidariedade mecânica, dicotomia esta que, postulada por Émile Durkheim em *Les Formes élémentaires de la vie religieuse* (1912), transpôs para as ciências sociais o dualismo platónico, cujas limitações Arthur Lovejoy analisou no esquecido *The Great Chain of Being* (1936).

O que esta dicotomia opera é a criação de duas categorias entre as quais “*se introduz um verdadeiro vazio lógico*” (Gomes da Silva 1994: 41), uma categorização dicotómica, fechada e absoluta. De acordo com esta visão, tendo a estrutura social desenvolvido-se

de forma homogénea, por uma “*unidade sem fracturas*” (Gomes da Silva 1994: 68), as fracturas e as clivagens que encontramos ao observar o estado actual de desenvolvimento de qualquer sociedade constituem paradoxos, anomalias à homogeneidade pretendida. É desta forma que Mary Douglas analisa a poluição, tese que mais tarde transporá para o domínio do risco: algo que está fora de lugar, algo que não está bem. O poluído, o impuro são vistos como marginais, como inimigos ao estado normal das coisas: imbuída de uma lógica classificatória, Mary Douglas classificará os riscos, associando sociedades e pessoas a determinados tipos de risco e de comportamentos, como se esta fosse uma prática aplicável a todas as sociedades, a todos os riscos: “*Les sciences naturelles ont longtemps estimé avoir affaire à des “règnes”, c’est-à-dire des domaines indépendants et souverains dont chacun était définissable par des caractères propres, peuplé d’êtres ou d’objets entretenus des rapports privilégiés. Cette conception commune, ne pouvait qu’oblitérer la puissance logique et le dynamisme de la notion d’espèce, puisque les espèces apparaissent, sous ce jour, comme des classes inertes et séparées, enfermées dans les limites de leurs “règnes” respectifs. Les sociétés que nous appelons primitives ne conçoivent pas qu’il puisse exister un fossé entre les divers niveaux de classification; elles se les représentent comme les étapes, ou les moments, d’une transition continue.*” (Lévi-Strauss 2002: 167)

Na mesma linha da brilhante crítica de José Carlos Gomes da Silva (Gomes da Silva 1994; Gomes da Silva 2003) ao pensamento durkheimiano e a Mary Douglas, enquanto sua seguidora, procuraremos trabalhar não no sentido de identificar comportamentos de risco associando-os a grupos ou sociedades, mas sim como uma tentativa de analisar esses riscos como inerentes à própria sociedade, parte integrante dessa sociedade, sendo por ela criados – ao mesmo tempo que a (re)criam.

Na análise de tradição durkheimiana, como a levada a cabo por Mary Douglas, é o próprio cientista que, proclamando a exactidão da sua prática, face à falibilidade das práticas não científicas, ou seja, através da proclamação da prática e não da prática em si mesma. Recorrendo mais uma vez às palavras de Gomes da Silva, é legítimo questionarmo-nos sobre se, o facto de a sociedade ocidental ter desenvolvido um discurso científico sobre as outras sociedades, que não o fizeram, “*a tónica é posta sobre as vantagens que pensamos extrair de um tal conhecimento ou sobre a solidão privilegiada onde ele acabou por nos colocar?*” (Gomes da Silva 1994: 34) Ou seja, a oposição absoluta postulada entre duas categorias acarreta sempre consigo a

superioridade de um dos lados, subsume um jogo de alteridade nós/outro, essencial para a criação da individualidade.

Afirmaremos assim a não-estranheza dos elementos impuros, dos elementos de risco, elementos constituintes e essenciais à sociedade, engendrados no seu meandro. É importante não esquecer que a ideia de ver os elementos impuros como estranhos e nocivos à sociedade é uma transposição de práticas médicas: perante uma doença, um vírus, um cancro, a medicina, extrai, elimina os elementos que causam o mal-estar. Para ter uma ideia dos resultados que daqui podem advir, recordemos ideologia nazi que via os judeus como um cancro social, cancro esse que era necessário extirpar, para bem da sociedade (Goldhagen 1996). Uma visão puramente clínica e biológica, que esquece que o cancro - tal como os judeus - não é um elemento estranho, mas são gerados pelo corpo humano, surgem de dentro, muitas vezes sem acção externa: para práticas médicas alternativas é a prática médica – a extracção, a eliminação do cancro e a subsequente quimioterapia – que, tal a sua violência, agridem o corpo, é a reacção perante a doença que é estranha e nociva para o corpo: para estas correntes o cancro, gerado pelo corpo, é um sinal corporal de alerta para algo que não está bem, a nível físico ou psicológico, sendo a prática médica adequada, não a extirpação ou a quimioterapia, mas antes a identificação do que está mal, do que activou esse sinal, e efectuar então o tratamento específico.

Também a ideia da *linearidade da acção humana*, do desenrolar da vida, neste caso a nível da condução e a própria ideia de linearidade científica serão uma das preocupações com que nos debateremos.

A criação de uma *ciência auto-referencial*, que se *auto-legitima* relaciona-se directamente com a criação de uma linearidade sobre o *nós*, seleccionando e cerzindo elementos à partida não ligados, para criar um *nós linear e coerente*. Tal como Mary Douglas, grande parte da produção científica actual passa pela criação, não de conhecimento, mas de argumentos de autoridade (Weston 1996) que legitimam a sua acção, bem como o seu papel privilegiado enquanto produtores de conhecimento.

Num cativante e original trabalho, *La Conquête de l'Amérique* (1982), Tzvetan Todorov aborda precisamente a forma como, na tradição europeia de dualismo platónico, o discurso polimorfo foi substituído por dois géneros homogéneos e fechados em si, como que incompatíveis e cujos universos não se encontram: *a ciência, com o discurso sistemático e a literatura, com o discurso narrativo*. (Todorov 1982: 257) A forma como estas duas vertentes de produção discursiva sobre o mundo foram construídas e

desenvolvidas levou à *hegemonia* do discurso científico como uma forma de *imposição* (justamente porque, criando argumentos de autoridade, se auto-legitima) de uma visão sobre o mundo, ao passo que o discurso literário, não científico, *apenas* comunica, não impondo. Desta forma, alinhando com Todorov, procuraremos, não impor, mas sobretudo propor, ou seja, buscar a complementaridade do discurso sistemático e científico com o discurso não científico e não sistemático.

2. Nas Estradas Portuguesas

2.1. A Sociedade Automobilizada

Sabemos que a condução é, acima de tudo, uma experiência individual, na qual o indivíduo, condutor, qual autista², se isola do resto do mundo, constituindo-se o automóvel como “*uma armadura metálica que provoca estados de consciência alterada e transmite ao condutor uma ilusão de potência sobre-humana*” mas “*para além de carapaça de autoilusão e de máscara que protege o anonimato do condutor, o automóvel define-se também como extensão mecânica das suas faculdades de significação, mas sob a condição de reduzir a um mínimo de sinais convencionados - e despersonalizados – a comunicação interpessoal em meio rodoviário.*” (Ramos 2004: 186)

A percepção de riscos na estrada é mediada por esta “*carapaça metálica que provoca estados de consciência alterada*”, de “*autoilusão*”: a carapaça é tão mais forte quanto o condutor crê (ou quer crer) que ela seja. O risco é muitas vezes apenas uma função acessória de legitimação do condutor: arriscar, palavra etimologicamente que Anthony Giddens (Giddens 2001) relaciona etimologicamente com conquista, com a aquisição de algo: arrisca-se porque, em última análise, a estimativa dos possíveis lucros suplanta as possíveis perdas. Os comportamentos ditos “de risco” na estrada são comportamentos desafiantes, através dos quais os condutores pretendem dizer algo, não somente aos outros, mas, como veremos adiante, sobretudo a si mesmos. Pretendem dizer a si mesmos quem são, através da interação com os outros condutores, através do constante desafio ao risco, à autoridade, à própria morte, pretendem validar a (dupla) máscara que criaram para si próprios: por um lado, metálica e mecânica, na medida em que o veículo se constitui como a máscara em si, coisa física, vista como gémeo perfeito, reflexo da personalidade de quem o conduz/possui; por outro lado constitui-se também como uma máscara social, uma máquina transcendental, que confere e valida ao seu condutor uma aura de (omni)potência e domínio (físico, mental, sexual), bem como uma experiência metafísica, na qual o condutor sai de si, abandona-se, funde-se com o veículo, para, por

² *Autista* é, curiosamente, o termo italiano para designar o condutor. Segundo o Dicionário Italiano Português, da Porto Editora, de 1989: "autista: s.m. (pl -i) motorista, condutor, autista; - *di camioni*, camionista, adj. e s. m. e f. autista."

fim, retornar ao invólucro de carne e osso, fortificado, reforçando a sua (auto) estima, o seu lugar na sociedade.

Esta constante recriação do condutor, mediada pelo veículo, configura-se pois, como uma forma de integração social, uma forma de o indivíduo, se distinguir do seu semelhante, de saber quem é, qual a sua posição social. Centremo-nos, de momento, na forma como este desafio é efectuado: através de uma atitude displicente face às regras pré-estabelecidas, face ao que é ensinado como sendo uma condução correcta, desde a postura ao volante até à simples sinalização das manobras, tudo é percebido pelos condutores de forma hermenêutica, interpretando e descodificando, de acordo com os interesses pessoais de quem conduz.

Desta forma, importa analisar como são os riscos percebidos pelos condutores, bem como a influência exercida pelo veículo no próprio condutor, na sua auto-ilusão: isolando-o das relações sociais, tornando-as impessoais, tornando a estrada numa arena, numa competição. A forma como o risco é percebido depende, não apenas de factores físicos e sensoriais, mas sobretudo da imagem que o condutor quer passar de si mesmo. Um jovem, um adulto ou um idoso possuem diferentes capacidades físicas – visão, capacidade de reacção, de movimentos dos membros – bem como sensoriais – capacidade de percepção sensorial ou de raciocínio – que influenciam a condução; tal como a experiência de estrada – um jovem com carta há três anos ou um idoso com carta há cinquenta anos têm, por diferentes razões, uma condução e uma postura ao volante extremamente diferentes. No entanto, todos conduzem nas mesmas estradas, os mesmos veículos, com poucas ou nenhuma restrições: todos se integram, num mesmo local físico, num sistema, quais formigas num carreiro, realizando as mesmas manobras, os mesmos movimentos: quem, sentado num café, numa esplanada, na berma de uma qualquer estrada portuguesa olha para o que nesse cenário decorre, não observa nada de estranho, de anormal: o trânsito circula pela direita, as regras básicas são cumpridas. Porém os acidentes sucedem-se, tal como as manobras agressivas e perigosas. Ao longo do meu trabalho de campo, muitas vezes ouvi exclamações sobre a forma como todos parecem andar com pressa na estrada, como todos parecem andar numa corrida de Fórmula 1: aqui, o que parece, muitas vezes é, e a percepção comum apenas multiplica e amplifica esta corrida, esta pressa de chegar não se sabe muito bem onde.

Será a cultura rodoviária portuguesa uma cultura de violência, de intimidação, de competição desenfreada? Esta será uma possível explicação, não apenas para os números de mortes e feridos da sinistralidade rodoviária, mas também o próprio

ambiente que quem anda na estrada todos os dias encontra: “*Traduzido num enunciado os interesses têm a seguinte configuração. A sociedade é um espaço de circulação de pessoas e coisas. As várias formas de mobilidade estão em competição. O grau de apropriação da componente velocidade é um dos factores de hierarquização em todo o sistema. Velocidade é satisfação nos planos individual e colectivo pela vertigem sentida e simultaneamente o domínio de um recurso perigoso. Em termos estruturais, o choque de interesses não se resume à oposição entre motorizados e aqueles que não estão (os peões); há de igual forma atritos dos automobilistas entre si. O código da estrada é uma regulamentação imposta pela autoridade do Estado com vista a garantir a liberdade de circulação. Na sociedade motorizada, a posição estrutural do indivíduo é ambígua, pois ele pode assumir sucessivamente outro estatuto. Pode conduzir um automóvel, andar de bicicleta, ser peão. O seu comportamento será diferente, consoante o papel que desempenha no sistema do trânsito. E, chegados a este ponto, voltamos ao que já se afirmou. Tem mais peso no sistema, o indivíduo munido de meios mecânicos de mobilidade; dentro deles prevalece uma hierarquia assente na capacidade de poder decidir sozinho (liberdade) sobre o uso dum recurso de mobilidade. E, neste sentido, detém o automobilista uma posição de domínio no sistema do trânsito. Eis os parâmetros da automobilização.*” (Branco 2003: 63)

Para este mesmo autor, a automobilização é a “*organização da vida social*” em função do veículo automóvel, veículo que coloca “*o interesse pessoal (do seu condutor) contra as necessidades públicas (de pessoas, naquele momento não condutoras).*” (Branco 2003: 63), uma opção individual que se contrapõe a uma opção colectiva. A estrada pode assim ser vista como um *sistema* estabelecido, onde as posições relativas de cada um são estabelecidas através das suas relações com os outros: cada um só é, só existe em relação ao outro, àquilo que rouba ao outro, uma identidade, como refere Gomes da Silva, relacional: “*Enunciar a minha identidade em termos relacionais é admitir que recolho de outrem uma parte fundamental de mim mesmo: apenas existo na medida em que arrebató a outrem o fundamento da minha existência.*” (Gomes da Silva 1994: 97) É pois o outro, na minha interacção com ele, através de transacções simbólicas, que me permite construir a minha imagem: “*É sempre o outro que, pelas diferenças que lhe reconheço, me permite construir uma imagem de mim próprio. É ele a testemunha indispensável, invariavelmente convidada, dos meus actos, do meu papel, do meu estatuto e da minha existência. No momento em que desaparece do meu horizonte é também a minha imagem que se desvanece, como se ele a transportasse na sua fuga.*”

Ou seja, o poder simbólico do outro faz-me a mim; é na medida em que eu utilizo, que sonego a identidade do outro para criar a minha, que o mesmo autor fala em *identidade roubada*: o outro é sempre diferente de mim, eu sonego-lhe a minha identidade negando-lhe aspectos que enuncio para mim. Veja-se a título de exemplo o caso da discriminação racial, assente numa suposta diferenciação entre categorias criadas (as raças), onde o outro é sempre o selvagem, sendo que o selvagem é o negar da humanidade a esse mesmo outro, para entregá-lo a mim, ao meu pensamento.

E assim, ao criar a diferença, crio-me a mim mesmo: através de símbolos do outro, de símbolos sagrados, monetários, rituais, eu reconheço a sua superioridade ou inferioridade. À medida de Mauss, as interações entre os indivíduos são vistas como *transacções*, que podem também ser vistas como actos de comunicação. A comunicação nas estradas é uma constante: o próprio veículo comunica, o seu morfismo, cromatismo, especificações mecânica, de motor, servem para o condutor marcar a sua posição na estrada, indexam-no, para não ser apenas mais uma cara anónima, escondido atrás de um emaranhado metálico. As características do veículo, tal como a forma como o mesmo é conduzido reflectem, na visão dos condutores, traços particulares do seu ser, da sua personalidade, personalidade e existência essa que estão, a cada minuto, em confronto com o outro, em busca de confirmação. Se os veículos fossem todos iguais, se a comunicação da diferença fosse quebrada, se todos conduzissem da mesma forma, respeitando o código da estrada, a troca de informações, o fluxo no qual jogo a minha existência terminaria abruptamente, dissolvendo-se o par “condutor/veículo” numa amorfa massa metálica cinzenta. É o perigo eminente deste colapso comunicativo³ que intensifica os sinais em meio rodoviário: escondido por trás do veículo, o condutor emite sinais que marcam a sua existência, a sua personalidade, a sua diferença, sinais esses que devem ser suficientemente fortes para alcançar o seu objectivo, ou seja, obter reflexo no outro, outro esse que a cada quilómetro, a cada aceleração, a cada travagem me desafia, me envia também ele sinais, ripostando de forma automática, impulsionando-me a enviar novos sinais, à medida de um duelo.

Existe, nas estradas, diálogo constante entre os condutores, através do qual configuram a sua posição social, criando um mapa cognitivo e social, diálogo esse que é expresso por meio de uma série de transacções. A informação trocada é codificada numa

³ “Certaines personnes éprouvent une véritable angoisse à voir le contact rompu, car cela signifie que chacun rentre en lui-même, et nous connaissons tous de ce gens que relancet sans relâche la conversation au moment de partir, sur le seuil de la porte” (Yaguello 1981 :27)

linguagem cujos elementos constitutivos são o todo que delimita o indivíduo enquanto condutor: tanto as características da viatura como as características da condução. A comunicação, como que um “*combate de boxe*”, “(...) *supõe um adversário capaz prevenir e ripostar a partir de um movimento apenas esboçado e, portanto susceptível de ser apanhado em contrapé nas suas antecipações.*” (Bourdieu 2002: 143)

As relações assim estabelecidas colocam em posição hierarquicamente superior aquele que se encontra munido de maior poder *bélico*, de agressão, poder, neste caso, directamente relacionado com o veículo conduzido e tipo de condução praticado. “*Neste sistema de relações sociais mediadas por veículos, está em desvantagem aquele que se apresenta deles desprovido.*” (Branco 2003: 62): se o peão é o *elemento mais vulnerável* da via pública, tal como é reconhecido pelo próprio Código da Estrada, pelo contrário, a *invulnerabilidade* cresce de acordo com o tamanho e potência do veículo (Davies 1992), pelo que encontramos no topo desta *cadeia alimentar* os tubarões⁴ da estrada: os veículos pesados de carga, os camiões⁵.

O camião, tal como os outros veículos torna-se um índice, um sinal que remete para a existência de uma mensagem, passada ou presente: contudo, um signo é sempre contíguo a outros signos, só existe em co-relação. O homem reage estes signos – índices - como se fossem sinais, tal como os cães de Pavlov associam uma campainha à comida, fazendo com que a campainha se torne um índice para a presença de comida. “*A great deal of normal human education consists of learning an inventory of índices, both natural and man made; we learn what goes with what.*” (Leach 1976: 24). A própria aprendizagem infantil, remete para a associação, para a criação de rotinas: veja-se o caso das lenga-lengas, e das histórias infantis, as quais se repetem, quase até à exaustão, para que as crianças assimilem, criem ligações entre sons muito parecidos, desdobrando-se estes em *unidades de sentido*. (Jakobson 1976)

⁴ Vide o exemplo de duas obras provenientes da sétima arte, em particular dois filmes de Spielberg, nomeadamente *Encurralado (Duel)*, de 1971, e *Tubarão (Jaws)*, de 1975, obras que, abordando temáticas diferentes, modelam um principio organizativo entre presa e predador: de um lado (*Encurralado*), um pequeno automóvel que é perseguido por um gigantesco camião; por outro lado (*Tubarão*), vulneráveis seres humanos que são perseguidos por um terrível animal anónimo, o tubarão. Podemos aqui estabelecer um interessante paralelo entre predador-camião (automóvel grande) e presa-automóvel pequeno.

⁵ O veículo pesado de carga, camião, aparece como o paradigma do rei da estrada: o seu condutor, instalado num trono, superior, com uma visão global da estrada, apresenta uma armadura quase blindada – *invulnerável* – e impessoal, fora da visão dos outros condutores, que, caso pretendam vislumbrar o condutor do camião, necessitam olhar para cima, para a cabine. A impessoalidade aparece ligada à invulnerabilidade, à impunidade e ao prestígio: note-se como uma das principais características dos veículos topo de gama é precisamente o facto de estarem equipados com vidros fumados, vidros que, permitindo aos ocupantes do veículo ver quem está fora do mesmo, não permite o inverso.

O homem segmenta a realidade, divide o todo em partes, e hierarquiza, cria fronteiras, precisamente para satisfazer a necessidade ontológica de saber quem e o que é, necessidade básica do ser humano. Esta segmentação obedece ao princípio de que, se todas as fronteiras são interrupções artificiais a um contínuo natural, sendo a ambiguidade – implícita na própria fronteira – uma fonte de inquietações: “(...) *the same principle applies to the individual's progress through the totality of his (her) socially recognised existence. He (she) moves from one social status to another in a series of discontinuous jumps – child to adult, unmarried to married, living to dead, sick to healthy. The occupancy of each status constitutes a period of social time of social duration, but the transition – puberty rites, wedding, funeral, healing rituals – is an interval of social timelessness.*” (Leach 1976: 36) Ou seja, centramo-nos nas fronteiras, vêmo-las como algo especial, sagrado: por essa razão diferenciamos, hierarquizamos, tentamos distinguir-nos dos outros através da diferença, da fronteira.

Se seguirmos esta linha de raciocínio podemos ver a estrada como um mapa, um ícone, uma representação metafórica da sociedade: todo o ambiente social é como um mapa, necessitando o homem de regularidade e ordem geométrica. A oposição entre a necessidade de cultura (ordem e regularidade) e a natureza (onde predominam as formas irregulares e a desordem) nasce precisamente desta necessidade humana, face à inevitabilidade da natureza, da desordem: a desordem, a irregularidade e o conflito rodeiam-no, perseguem-no, fazem parte da sua própria natureza. Tentando lutar contra a irregularidade da natureza – que é, afinal, a sua própria irregularidade -, o homem não consegue desligar-se completamente da natureza irregular, do que o rodeia. Assim, utiliza, elementos do mundo natural, irregular, daquilo que conhece, transformando-os em índices, mediadores entre a natureza e a cultura: o camião é um tubarão, tal como os lugares topográficos onde o ritual acontece fornecem índices para as combinações metafísicas: este mundo/outro mundo; normal/anormal; secular/sagrado; baixo estatuto/alto estatuto; morto/vivo; impotente/potente. Ou seja, as transacções (rituais) que se desenvolvem em qualquer palco da acção humana – por exemplo, na estrada – tornam-se índices para a interpretação da realidade, para a criação de um mapa mental do mundo: para o homem saber quem é. As próprias performances dinâmicas do ritual despoletam mudanças no estado metafísico do mundo: os movimentos da performance fazem parte da mensagem em mais do que uma maneira, e muitas vezes a sequência dos signos é transformada em hierarquia, precisamente para satisfazer a necessidade humana de segurança ontológica “*recognising social as well as territorial position (...)*”

so we make maps of social space by using territorial space as a model.” (Leach 1976: 54)

2.2.A estrada como sistema comunicativo

Vemos assim a estrada e os comportamentos que aí se desenrolam como um sistema de comunicação, onde os signos possíveis dependem das combinações entre os elementos constitutivos desse sistema, tal como na linguagem: a pior forma de descrever uma língua é começar por enumerar os signos utilizados na língua; para tal é necessário conhecer não só a estrutura mas também o seu uso⁶. Uso que pressupõe a estrutura: o segredo do mecanismo da língua é a relação entre os elementos e os signos, elementos enquanto série fechada, invariável, um número dentro de uma língua; e signos enquanto série aberta, pode ser aumentada/reduzida de acordo com as necessidades/vontades. Descrever o uso de um jogo reside não tanto sobre a maneira como podemos jogar, mas sobretudo na maneira segundo a qual costumamos jogar⁷.

O sistema simbólico linguagem interpreta sistematicamente a experiência vivida, numa interpretação mútua de identidade entre a palavra e a coisa, pelo que é difícil operar uma separação entre realidade objectiva e símbolos linguísticos que para ela remetem, confundindo-se as qualidades e os acontecimentos com as palavras que utilizamos para se lhes referirmos. Porque razão, por exemplo, os amantes da natureza só se sentem em contacto com ela após apreenderem um grande número de flores e árvores, como se o mundo da realidade imediata não fosse mais que o verbo e como se não pudéssemos aproximarmo-nos da natureza senão familiarizando-nos primeiro com a terminologia que a exprime? (Sapir 1968)

A linguagem permite pois ao ser humano transcender-se, passar da experiência singular para um domínio comum: *“si un homme, qui, de toute sa vie, n’a jamais vu qu’un seul éléphant ou d’un million d’éléphants ou d’un troupeau d’éléphants marchant sur deux par deux, ou trois par trois ou de générations d’éléphants, ne faut-il pas voir là la preuve que le langage a le pouvoir d’analyser les données de l’expérience en éléments théoriquement dissociables et d’operer dans des proportions diverses. Cette fusion du*

⁶ *“Il va de soi que si l’on veut apprendre un langue, il ne suffit pas de connaître la structure, il faut aussi connaître son usage, mais l’usage de la langue pressuppose sa structure, et c’est un raccourci considérable que d’étudier d’abord la structure”* (Hjelmslev 1966 : 61)

⁷ *“(…) sur la manière dont on peut jouer (c’est la structure), mais sur la manière dont on a l’habitude de jouer ou dont, en fait, on a joué jusque-là (car c’est l’usage), donc sur les combinaisons consacrées par l’habitude dans des conditions données.”* (Hjelmslev 1966: 67)

virtuel et du réel qui permet aux humains de transcender ce qui est immédiatement donné dans leur expérience individuelle et d'accéder à un domaine commun?" (Sapir 1968: 34)

A linguagem funciona como um importante instrumento de socialização: dizer que “*ele fala como nós*” se torna o mesmo que dizer “*ele é um de nós*”. Sendo um factor de socialização e uniformização, é também um factor que contribui para o desenvolvimento da personalidade devido à forma como cada um se expressa. Os hábitos linguísticos dos sujeitos falantes como manifestação de personalidade: quem escuta não presta atenção apenas ao conteúdo do discurso, é também extremamente sensível às implicações múltiplas sugeridas pelo comportamento linguístico: a linguagem, sob a forma de transacções linguísticas, a maneira como nos exprimimos é um forte indicador do nosso lugar na sociedade⁸.

A tentativa de justificar os comportamentos e culturas através da força do ambiente físico é, de acordo com Edward Sapir falaciosa: vejamos a hipótese em que um individuo reaja à força do ambiente de forma diferente de todos os outros, sem intervenção de qualquer outra força. Se fosse assim tão envolvente, a força do ambiente afectaria todos, sem excepção. O ponto essencial reside no facto de a *força do ambiente ser sustentada e transformada por forças sociais*; a força do ambiente que se reflecte na língua traduz-se nas influências sociais (e não nas físicas)⁹.

Falar da estrada enquanto tal é falar de uma abstracção constituída por milhares de actos de comunicação individuais, continuamente reanimada e reafirmada por actos individuais de comunicação que trocam os seus membros¹⁰: desta maneira, a linguagem configura-se como um guia simbólico da cultura, um influência à forma como percebemos a realidade, um guia social. Se queremos estudar a realidade rodoviária portuguesa é necessário estudar a forma como *falamos* na estrada, os hábitos linguísticos que favorecemos enquanto conduzimos: os rituais (acções, manobras) e símbolos aí utilizados (os veículos) tornam-se índices para um mapa mental da

⁸ “*Bref, il n'est pas exagéré de dire qu'une des fonctions réellement importantes du langage est de proclamer constamment à la société la place psychologique tenue par chacun de ses membres*” (Sapir 1968 : 44)

⁹ “*C'est le vocabulaire d'une langue que reflète avec le plus de netteté le milieu physique et social de ses usagers. Nous pouvons en fait définir le vocabulaire total d'une langue comme un inventaire complexe de toutes les idées, intérêts et occupations qui retiennent l'attention d'une communauté (...)*” (Sapir 1968: 75)

¹⁰ “*La société n'est donné un ensemble statique d'institutions sociales qu'en apparence: en fait elle se trouve continuellement réanimée ou réaffirmée de façon créatrice, par des actes individuels de communication qu'échangent ses membres.*” (Sapir 1968 : 91)

sociedade portuguesa, pois constituem um fio condutor do percurso e progressão da posição social de cada um dos seus membros: um rito de passagem.

2.3.A idade para conduzir: a estrada como rito de passagem

Entramos, a partir deste ponto, na matéria que deu corpo e vida a este trabalho: a etnografia. É assim através dos dados etnográficos que iremos proceder a uma viagem através das estradas algarvias e do imaginário a elas associado.

A idade com a qual é permitido obter permissão legal para conduzir permite-nos olhar para a questão dos ritos de passagem mais detalhadamente. À pergunta sobre há quanto tempo possui carta de condução, a resposta de um taxista de Loulé é lacónica “*Olhe, o tempo que eu conduzo...pois eu tirei a carta, encontro-me com 43 anos neste momento, espero ainda fazer outros, outros tantos, tirei carta aos 18 anos como é óbvio, pois e...e é na altura em que a nós temos idade para isso.*” É a idade para isso, a idade com a qual se deve tirar a carta de condução: para muitos a idade da libertação, conferida pelo automóvel, que alarga, estende a mobilidade de quem o conduz muito para além da esfera daqueles que não a possuem. Possuir carta significa poder sair à noite até mais tarde, ir para mais longe, viajar, passear, maior mobilidade e autonomia, diminuir o tempo das deslocações, eliminando o trajecto, tornando-o numa mera formalidade (Virilio: 1995). Mas a libertação conferida pelo automóvel vai muito para além do espaço físico: é também uma libertação social, um entrar na idade adulta, um assumir que o até então adolescente possui agora capacidade suficiente para conduzir um veículo. O carro torna-se então um índice, um símbolo de liberdade, sinónimo de maioridade, de poder de decisão. (Branco 2003).

Um dos factores mais importantes na definição do que é um condutor é a idade. É factor assente, e de total unanimidade que a juventude é a altura, a idade certa para efectuar actos irreflectidos, nomeadamente os excessos – de álcool, velocidade, manobras perigosas.

“Às vezes há um bocadinho de excesso, de excessos dos miúdos que andam aí, a fazer cavalinhos. Mas a essas pessoas eu pergunto: já nasceram com cinquenta e sessenta anos? Não nasceram. Então não se lembram quando tinham quinze e dezasseis? Se fosse uma festa destas o que é que o pessoal não fazia, não aproveitava? Isto é normal, é normal, eu acho normal. Isso não quer dizer que, pronto, um gajo deixe aquilo seguir um caminho que não é o correcto, não é nada disso. Agora há coisas que se passam que

o normalíssimo. Até eu se tivesse agora para aí quinze ou dezasseis anos, se houvesse uma festa destas, pois eu nem sabia o que fazia tão pouco. Virgem Santíssima, pois aquilo caía-me do céu!”

Zé Amaro, Motociclista

A idade aparece como factor atenuante dos excessos, e até mesmo legitimizador: a normalidade de que *naquela idade* se cometam excessos. Inversamente a este par juventude-excesso encontra-se o par adulto-maturidade (“já nasceram com cinquenta e sessenta anos?”), remetendo este comportamento juvenil para um processo de crescimento, maturação, de aprendizagem. Noutra ponta deste triângulo rodoviário encontram-se os idosos, com um comportamento marcado pelo comedimento:

“Os jovens, com uma condução um tanto ou quanto mais agressiva, os mais idosos que são aqueles que já estão aposentados, reformados que vão às compras, voltam para casa, normalmente percursos pequenos, e depois tudo o resto que trabalho casa, casa trabalho, maioritariamente esses percursos, a não ser no fim-de-semana, que afluem para o Fórum Algarve.”

Comissário Rui Correia Gomes (Comandante da Divisão de Trânsito da PSP Faro)

Os excessos apontados aos jovens contrastam com o défice atribuído aos idosos, a quem são apontados défices de capacidades e de formação adequada:

“Há pessoas que têm a carta de motorizada há trinta ou quarenta anos, que nunca souberam o que é um semáforo nem o que é um stop, que nessa altura não havia, e hoje como têm aquela cartinha, compram um carro e andam na estrada, e depois atravessam-se aí, atravessam traços contínuos, e sucessivamente, e depois há os acidentes graves. Que essa gente não tem condições para conduzir.”

Vítor Gonçalves, condutor de pesados de passageiros

Estamos então perante uma ideia de processo contínuo, no qual o jovem representa o início, o adulto comedido e, já numa fase crepuscular tanto da vida como na condução, o idoso. O jovem com excesso, o adulto equilibrado e o idoso em défice são um tríptico que se repetirá várias vezes no discurso dos condutores, versando sobre os mais diversos temas. O adulto, configura-se como o modelo, o padrão de comportamento, enquanto o jovem e o idoso configuram-se como figuras crepusculares. Veja-se o seguinte quadro, tentativa de representação gráfica desta ideia:

Tabela 1

Adolescente	Jovem adulto	Adulto	Idoso (adulto velho)
x	Excessos	Maturidade	Défice
x	+	0	-

A transformação do jovem em adulto, e posteriormente em idoso, ciclo natural da vida humana, é transposta para o imaginário rodoviário, estruturando os comportamentos atribuídos a estas figuras: o excesso – a maturidade – a moderação, que são os correspondentes rodoviários. A diferença entre estes três estatutos aparece associada aos seus comportamentos na estrada (jovem-excesso; adulto-maturidade; idoso-défice), tornando-se índices um do outro: os atributos de qualquer um destes pares são definidos em co-relação com os que lhe são contíguos. O défice de capacidades para a condução do idoso, que o tornam num condutor lento dentro de um mundo rápido, um condutor que atrapalha, define-se em relação às capacidades excessivas do jovem, que o levam a correr mais riscos, a querer andar mais rápido que o mundo, ao passo que o adulto, na flor da idade, maduro, tem um comportamento maduro, que espelha a sua condição social. A ideia é a de um contínuo parcelado, com fronteiras entre as diferentes fases da vida, assentes na própria natureza – o ciclo da vida, o envelhecimento -, diferenças essas que são espelhadas, reproduzidas (e simultaneamente incorporadas) nos próprios elementos da sociedade. Este contínuo é, juntamente com o tipo de veículo utilizado, tomado em conta pelas autoridades, como forma até de distinguir determinados tipos de condução: *“Há bastantes, a cor, a marca, são características próprias que qualquer pessoa...é que não é necessário ser polícia ou, basta ter um conhecimento mínimo de carros que se sabe mais ou menos, pela pessoa que lá vai dentro também, pelo aspecto, pela idade, dá para ver mais ou menos.”*

Comissário Rui Correia Gomes (Comandante da Divisão de Trânsito da PSP Faro)

2.4.A estrada como cultura: a reprodução social

Num trabalho sobre os factores potenciadores da sinistralidade rodoviária, diz-nos Pedro Oliveira Magalhães que *“a cultura de um país revela-se na VP [via pública]. O*

mau desempenho dos seus condutores é, por conseguinte, um reflexo dessa cultura, tal como as vias, a sinalização e o seu estado de conservação também o são.” (Magalhães 2007: 106). A noção de cultura, Segundo Kroeber e Kluckhohn, “*Culture consists of patterns, explicit and implicit, of and for behavior acquired and transmitted by symbols, constituting the distinctive achievement of human groups, including their embodiments in artefacts; the essential core of culture consists of traditional (i.e., historically derived and selected) ideas and especially their attached values; culture systems may, on the one hand, be considered as products of action, on the other as conditioning elements of further action*” (Kroeber e Kluckhohn 1963: 181) Mais tarde, juntamente com Talcott Parsons, Kroeber (1958: 583) propôs uma restrição do uso de cultura a “*transmitted and created content and patterns of values, ideas, and other symbolic-meaningful systems as factors in the shaping of human behavior and the artifacts produced behaviour.*” Esta definição enfatiza a importância do referente cultural, limitando o alcance da cultura a aspectos cognitivos, e descrevendo “*symbolic-meaningful systems*” como o próprio referente para cultura. A noção de cultura que aqui abraçaremos estará muito mais ligada à importância da prática, da repetição, dos valores inculcados inconscientemente e que nos levam a proceder, sem necessidade verbalizar o pensamento, de forma espontânea.

Consequentemente, podemos ver a estrada como um espaço privilegiado de análise social¹¹, um local de transacções, de conflito, onde a sociedade é, a cada minuto, construída e reconstruída através da inculcação dos seus valores e práticas nos seus membros: um local privilegiado para perceber a própria sociedade, em virtude de se constituir como um reflexo dos costumes e hábitos dessa mesma sociedade, do seu *pensamento colectivo*, pensamento que se transmite através dessas mesmas transacções e mensagens. Sobre este pensamento diz-nos Claude Lévi-Strauss, que é tão estranho ao cérebro como a comida ao estômago por onde passa. O mesmo antropólogo, numa frase que considero particularmente feliz, afirma ainda que “*le mythe et l’oeuvre musicale apparaissent come des chefs d’orchestre dont les auditeurs sont les silencieux executants*” (Lévi-Strauss 1964: 25). Ou seja, as práticas, costumes e hábitos, numa palavra, a cultura, transmite-se através dos rituais sociais, através da inculcação, da aculturação a que os seus membros, pela repetição, pela interiorização, pela rotinização, são submetidos. Os receptores e os emissores das mensagens culturais – os actores, ou,

¹¹ Como bem nota Manuel João Ramos (Ramos 2003), recorrendo a Marcel Mauss, o universo rodoviário constitui-se como um *facto social total*.

neste caso, os condutores – são, muitas vezes, a mesma pessoa: “*When we engage in rituals we say things to ourselves.*” (Leach 1976: 43).

A mensagem transmitida é transmitida, sobretudo, a nós próprios, uma mensagem colectiva, uma forma de a sociedade se perpetuar: quem diz sociedade diz mensagem, pois o homem, em sociedade, transacciona, comunica constantemente, recriando-se. A troca é a mensagem, é através da troca que os membros da sociedade se situam dentro da mesma, e é através desse processo que a sociedade se perpetua, inculcando nos seus membros as práticas que lhe estão subjacentes. O pensamento colectivo, inconsciente, revela-se nas práticas comuns, aquelas que não precisamos verbalizar mentalmente para desempenhar, aquelas que, de tão rotinizadas, saem automaticamente. É nesta perspectiva que analisaremos as estradas portuguesas e o comportamento dos condutores: como um *sistema de comunicação e transacções de mensagens culturais*, sistema esse que, dadas as suas características próprias - sobretudo o facto de utilizar como mediadores potentes veículos mecânicos - amplifica as correntes e hábitos sociais, o conflito latente entre os seus membros, ao mesmo tempo que configura as posições sociais. Do encontro entre a necessidade de comunicação constante e o ambiente físico próprio das estradas, um ambiente fechado, de incomunicabilidade, nasce um aparente paradoxo: fechado, enclausurado dentro de um veículo, igual a tantos outros, o ser humano, experimenta a impossibilidade de mostrar quem e o que é, senão através do próprio veículo, ou, nas palavras de uma amiga, “*O carro é a imagem da pessoa; repara no carro do Vítor, é desarrumado como ele.*”. É o veículo que responde pelo seu dono, é o veículo que, qual exótico avatar, representa o seu proprietário e ocupantes dentro da estrada, tornando-se um actor principal: de onde a importância da aparência do veículo, da marca, da cilindrada, bem como da forma como é conduzido. O veículo parece assim possuir vontade, personalidade própria: é o veículo que *foge de frente*, que *escapa*, ou é o veículo que *pede a terceira*. O condutor torna-se num simples joguete, quase obrigado a conduzir de acordo com o veículo que conduz, ou, como afirma um taxista: “*Este carro pede para andar a 160, 180. O que é que eu faço com um carro destes, vou gastar dinheiro para andar aí a pisar ovos?*” O veículo indexa a personalidade do seu proprietário, torna-se um índice, um símbolo na interacção social, passada em ambiente rodoviário. O risco aparece aqui como uma função acessória: o risco, visão subjectiva, depende, em muito, do veículo que se conduz, e é a própria indústria automóvel que, através do lobby da segurança rodoviária, promove esta ideia de que certos veículos, aqueles que possuem maior número de dispositivos de segurança

– e que, conseqüentemente, são mais caros – conferem ao seu proprietário o direito, quase inquestionável, de andar mais rápido (Davies 1992).

2.5.A transgressão como forma de afirmação

A esta ideia está ligada também a ideia de que conduzir *um carro destes*, não está ao alcance de qualquer um, quer monetariamente, mas também em termos de habilidade, de capacidade para *agarrar* o veículo: questionado sobre se é o veículo que faz o condutor ou o condutor que faz o veículo, um jovem adepto do tuning, opina a favor da segunda hipótese, afirmando que “*Isto não é só andar a abrir, acelerar, é preciso um kit de unhas, ter mãos para andar com carros destes [potente].*” O prestígio de andar com um veículo potente resulta, grandemente, da ideia de que, mesmo sendo, hoje em dia possível, a qualquer um comprar qualquer veículo, para conduzi-los *bem* é necessário *ter mãos*, ter habilidade, capacidade pessoal para os conduzir. Portanto, é fundamental, na estrada, provar esta habilidade, através de manobras, de ultrapassagens, do estilo de condução, provar esta habilidade, subestimando o risco – que aparece indubitavelmente ligado à ideia de medo de arriscar, e como diz o ditado, quem não arrisca não petisca.

Desta forma, o *sistema rodoviário* que temos vindo a referir, mais não será do que uma amplificação das correntes e práticas sociais, da cultura enquanto manifestação de um estranho animismo, pensamento colectivo, inconsciente, naquilo que se constitui como a *cultura rodoviária* portuguesa, ou seja, a forma como, sistematicamente, se conduz nas estradas portuguesas.

A pressão para entrar neste sistema, para andar rápido, para conduzir como todos os outros fazem é enorme, e andar devagar torna-se um estigma, senão mesmo perigoso: é necessário conduzir de acordo com determinados padrões, que não os estabelecidos pelo código da estrada¹², é necessário conduzir *à homem*, de forma rápida, com movimentos bruscos, com estilo, de forma *cool*. Paradoxalmente, é necessário conduzir como todos os outros para ser diferente: *transgredir*. Segundo esta visão, conduzir devagar, sinalizar todas as manobras remete para grupos de condutores menos hábeis, menos aptos para a

¹² Como muitas vezes observei, seguir o estabelecido no Código da Estrada torna-se, muitas vezes, perigoso. Isto sucede devido ao Código da Estrada enquanto código oficial ser, para os condutores, um mero código oficioso, uma tentativa de fixação gráfica das regras rodoviárias. O perigo que advém de seguir o Código da Estrada torna-se mais visível em rotundas, cruzamentos e locais de mudança de direcção, onde o estabelecido pelo Código da Estrada não é minimamente respeitado, efectuando-se, a circulação, de forma aparentemente anárquica e com regras muito próprias, estabelecidas, muitas vezes *in situ*.

condução: as mulheres, os velhos, os condutores de carros menos potentes, são pressionados a adoptar uma condução *à homem*, que apague este estigma. A lógica da segurança rodoviária choca assim, não apenas com as práticas quotidianas, mas também com a mentalidade estabelecida que impõe um estilo de condução mais agressivo. É convém lembrar que uma postura agressiva ao volante passa por aspectos tão simples como a não sinalização (luminosa e sonora) das manobras, a não redução de velocidade em curvas apertadas, passadeiras ou cruzamentos. (Magalhães 2007: 50)

Os comportamentos agressivos na estrada fazem com que seja possível olhar para a cultura rodoviária como uma *anti-cultura*, na qual, contra as regras e normas estabelecidas, destruindo a cultura tradicional, os condutores se reinventam, a si e aos seus papéis sociais (Clastres 1974). É desafiando os outros, subvertendo as regras, que, qual estranho Carnaval, os condutores se reposicionam socialmente.

3.O Ser e o Não-Ser

3.1.Duelo no asfalto

Apresentámos atrás uma tabela que pretendia reproduzir graficamente algumas ideias correntes sobre a forma como se comportam os condutores de acordo com a idade: seria também possível criar tabelas de acordo com o sexo, com a idade, com o tipo de carro; tipificando todos os condutores, veículos e outros elementos da estrada.

Não sendo essa análise que pretendemos efectuar, o quadro surge numa tentativa de exemplificar como os condutores tendem a dicotomizar as relações com os outros, reduzindo-as a um nós/eles, aos quais associam uma série de estereótipos e comportamentos tipo que as análises científicas muitas vezes não fazem senão reforçar.

Assim, de acordo com esse conjunto de ideias, para certos veículos/condutores reclama-se o direito a andar mais rápido do que outros: um carro maior, mais potente tem mais direitos do que um carro de pouca cilindrada, um carro pequeno. Eis um pequeno excerto de uma conversa entre taxista e cliente, em plena auto-estrada:

Taxista: *“Até aos 150 eles nem chateiam. Com estes carros a gente nem sente [a velocidade].”*

Cliente: *“O meu carro [Audi A4] gosta de andar entre os 140 e os 160.”*

Taxista: *“É como este [Mercedes ?]. Mal um gajo carrega no acelerador, aí vai ele.”*

Cliente: *“Eu com isto da velocidade concordo e não concordo. Concordo porque há aí muitos assassinos, não concordo porque também tem de ser ver que depende da categoria dos carros.”*

Taxista: *“Eles andam aí com os pirilampos ligados, mas deviam era meter-se atrás e ver o tipo de condução, se encosta ao carro da frente, se anda sempre a mudar de faixa. É que eu faço isto [conduzir rápido] é como beber um copo de água, mas um velho de oitenta anos que se meta na auto-estrada, como é?”*

Cliente: *“O busilis da questão é saber se o carro é bom, porque um gajo com o carro pequenino não pode andar sempre a estas velocidades.”*

Taxista: *“Já viu uma pessoa com um carro destes a não poder dar mais do que 120? O que é que eu faço? Mato-me!”*

Cliente: *“Pois, mesmo com estes carros é preciso ter consciência. É preciso saber que não podemos andar sempre a 140, às vezes tem de ser 120 ou até 80.”*

A posição de quem tem um veículo potente vai pois no sentido da formação de um grupo, de uma elite rodoviária, a quem são outorgados privilégios que a todos os outros não são. O próprio Robert Davies (Davies 1992: 111) refere-se aos “*elite drivers*”, condutores que se vêem a si mesmos como superiores, em virtude de conduzirem melhor ou de possuírem um veículos mais prestigiante. Para estes condutores, a sua superioridade assenta, como afirma Branco (Branco 2003) numa suposta hierarquia entre veículos, estando em desvantagem quem se apresenta desprovido de veículo, ou num veículo inferior, mais pequeno e menos potente. A visão rodoviária destes *elite drivers* assenta numa onnipotência, na circunstância de possuir o poder de decidir não só o seu destino, mas também o dos outros: “*reducing the chances of hurting others is regarded as important, but as an act of a sort of feudal benevolence exercised by superior people, out of choice*” (Davies 1992: 111).

Esta visão não encontra contudo reflexo dentro nos *outros condutores*: os condutores de veículos mais pequenos e potentes não se vêem como desprovidos do direito a andar rápido ou a efectuar um certo tipo de condução. Numa viagem, numa Ford Transit, veículo ligeiro de transporte de mercadorias, ao sair de Faro, em direcção a Olhão, na Avenida Cidade de Hayward, somos ultrapassados pela direita, ainda dentro da localidade, por um veículo de marca BMW, conduzido por uma mulher, que para efectuar a manobra excede o limite de velocidade, que é, dentro da localidade, 50 km/h: “*Este gajo colou-se a mim, tinha de passar, como andam com este carros, têm de ultrapassar toda a gente. Mas o que me irrita mais é quando se põem a nosso lado a olhar, parece que são os maiores.*” A ultrapassagem é uma manobra muito ligada à ideia de prestígio, de usurpação de algo, quiçá da honra, sendo o olhar para o condutor ultrapassado o culminar dessa manobra de usurpação, o exhibir da superioridade. Note-se que muitas vezes as ultrapassagens culminam em verdadeiras corridas, nas quais o veículo ultrapassado recusa-se a aceitar essa ultrapassagem, acelerando no momento em que está sendo ultrapassado, o qual, para efectuar a sua manobra, se vê, ele também, compelido a acelerar ainda mais, resultando daqui um verdadeiro duelo no asfalto, que, além de potenciar a ultrapassagem, é constitui também uma manobra ilegal: “*o veículo que está sendo ultrapassado deve facilitar a ultrapassagem, chegando-se, sempre que possível, para o lado direito e não aumentando a velocidade ou até reduzindo, em caso de perigo de dificuldade de ultrapassagem do veículo. Acelerar no momento da ultrapassagem, manobra muito comum neste país, é ilegal e potencia muitíssimo o*

sinistro, sobretudo se existir trânsito de veículos em sentido oposto.” (Magalhães 2007: 57)

Desta manobra, uma simples ultrapassagem, resulta, muitas vezes, um confronto pessoal, no qual se definem posições sociais e psicológicas, sendo o risco, a possibilidade do acidente, um limite que é necessário vencer caso queiramos vencer o duelo. O risco é assim uma barreira à coragem, associado ao medo e ao perdedor.

Em *L'Identité*, reunião de um conjunto de textos resultantes de seminários sobre a identidade dirigidos por Claude Lévi-Strauss (1983), merece aqui particular atenção a contribuição de Françoise Héritier, “*L'identité Samo*” (Héritier 1983), a qual fala sobre a forma como o social se incarna no indivíduo: “*La règle sociale collective s'incarne dans l'individu et lui donne son identité en lui assignant une place, un nom et un rôle qui doit être le sien en raison de sa situation généalogique et chronologique dans une lignage donné (...)*” (Héritier 1983: 69) Por outras palavras, o colectivo sobrepõe-se ao indivíduo, à identidade individual: a individualidade surge, paradoxalmente de fora, do exterior, surge das relações estabelecidas e engendradas no seio da sociedade: “*La seule chose qui existe vraiment, que fait l'identité de l'individu, c'est donc la règle sociale: le social est totalement incarné dans l'individu.*” (Héritier 1983: 69)

Se transpusermos esta para o nosso objecto de estudo, para a realidade rodoviária, é então possível afirmar que, também na estrada, é o social que engendra as posições relativas dos condutores, bem como as suas condutas de risco: estas condutas são formas de tentar alterar a sua posição, transaccionando, roubando, negando ao outro uma parte fundamental de si. Como conclui Claude Lévi-Strauss no comentário ao texto de Françoise Héritier, estabelecendo uma analogia com os caçadores de cabeças: “*Le mobile fondamental est la capture d'âmes ou de nomes, qui proviennent ainsi du dehors, tandis qu'ici, les nomes viennent essentiellement du dedans; de plus ils viennent de cette partie du dedans: les hommes, qui est le plus dedans et le moins dehors dehors, car vous avez très bien montré que les femmes, elles sont très largement des créatures du dehors.*” (Lévi-Strauss 1983: 73) Também na estrada, a posição social de cada um pode ser alterada através de uma estranha captura de cabeças, que é a ultrapassagem.

3.2.A intimidação

No tocante à captura de identidades, um importante recurso utilizado dentro do sistema rodoviário português é a intimidação: daí se explicam manobras muitas vezes

observadas nas estradas, como as buzinas constantes e o andar colado ao veículo da frente, com cortes de luzes constantes e as já referidas ultrapassagens. Apesar da democratização do veículo automóvel, da sua banalização – diz-nos um taxista que “*A Mercedes antes era um carro todo xpto, agora é o carro do povo, toda a gente tem um*” -, dentro das estradas, esta democratização não se faz sentir: certos carros, de topo, com mais prestígio, apresentam-se inacessíveis à grande maioria da população. Os condutores e ocupantes destes veículos apresentam-se, aos olhos dos outros condutores, como indivíduos de alto estatuto social, até mesmo com benefícios especiais na estrada, em virtude do veículo no qual circulam. Marcas de veículos como a Mercedes, a BMW, a Lexus, a Volvo ou a Audi estão ligadas a esta aura de prestígio, de importância, de onipotência. A marca é aliás, para o Comandante da Divisão de Trânsito da PSP-Faro, um índice de condução perigosa, de altas velocidades. Quando questionado sobre que carros, quando em patrulha, chamam mais a atenção, que mais alertam para uma potencial condução perigosa, responde da seguinte maneira:

“Normalmente uma das características que se evidencia mais é a alta cilindrada do carro: quer queiramos quer não, um carro com baixa cilindrada não tem tempo de resposta que tem, fazendo uma analogia, uma pequena comparação, não tem um Fiat Uno daqueles antigos, o 45S, se quer algo desse tipo, com um BMW, não tem qualquer tipo de comparação. O Uno, mesmo que queira quase não consegue acelerações que ponham em risco. Dá, mas é preciso esforçar-se muito mais. Não, em velocidade não dá, mas a condução perigosa também não é só velocidade.”

A estes veículos está associada uma imagem de importância social, de onipotência, até mesmo de virilidade e libido sexual, numa palavra, de prestígio. Num trabalho sobre motociclistas, Fernando Bessa Ribeiro (Ribeiro 2003) fornece-nos uma boa definição de prestígio no ambiente rodoviário: “*(...) o prestígio está ligado à habilidade de explorar as capacidades de moto em termos de potência, travagem, aceleração e rapidez em curva, aspectos que fazem concordância com a posse de uma moto de elevada cilindrada.*” (Ribeiro 2003: 41). Tal como o veículo prestigia o seu condutor e demais ocupantes, também estes devem prestigiar o veículo, conduzindo-o de forma *adequada*, explorando as suas capacidades: quem compra um carro de cinquenta mil euros *não pode* andar à mesma velocidade de quem conduz um carro de 1000 euros. Como afirmava atrás o taxista em conversa com o seu cliente, “*Já viu uma pessoa com um carro destes a não poder dar mais do que 120? O que é que eu faço? Mato-me!*”. O dinheiro dispendido no veículo – e quanto mais caro é o veículo, mais dispositivos de

segurança possui – justifica a condução, ao mesmo tempo que justifica a posição social, numa relação de consubstanciação entre veículo e seu condutor.

Porém, se certos veículos apresentam ao seu condutor a possibilidade de andar mais rápido do que ou outros, estão visões não é, como já vimos, compartilhada pelos outros, pelos que se apresentam em veículos de menor prestígio social: os condutores destes veículos também se vêem portadores dos mesmos direitos, a andar rápido, a fazer uma condução mais agressiva, uma vez que todos circulam na mesma estrada, segundo as mesmas regras. Estabelece-se assim um universo onde todos, uns devido ao veículo que possuem, outros devido à habilidade que pensam possuir, outros devido à necessidade em chegar rápido a qualquer lado, legitimam a velocidade, onde a ultrapassagem é, não uma necessidade, mas antes uma constante: o que é facilmente constatável observando a faixa esquerda das estradas portuguesas, reservada para veículos. A ideia de prestígio é posta em causa quando, por exemplo, um veículo ultrapassa outro, pondo em causa o orgulho do seu condutor, sendo que certos condutores prestam mais atenção ao prestígio do que outros, *picando-se*. O andar picado é uma constante nas estradas portuguesas: um duelo no asfalto, duelo no qual, cada condutor, através do veículo que conduz, se digladiam, num combate pela sua honra, pelo seu prestígio.

Numa viagem entre Faro e Loulé, a condutora com quem me encontro depara-se com dois carros a alta velocidade, um atrás do outro, exclamando: “*Estão-se a picar.*” Entretanto, um carro cola-se ao carro no qual seguimos, ao que a condutora exclama: “*Colou-se ao meu cú*¹³”, manobra após o que se encosta à direita [estava a ultrapassar antes]: “*Quer-me ultrapassar.*”

Pergunta: “*Colar é um sinal de que quer ultrapassar?*”

Resposta: “*Sim, e eu não gosto que se colem ao meu cú, por isso saio da frente.*”

Pergunta: “*Porquê?*”

Resposta: “*Porque tenho medo que me batam, de ter um acidente.*”

A mesma condutora, horas mais tarde, na A22, a caminho de Tavira cola-se ela própria ao veículo que seguia à sua frente, manobra que descreve como normal “*Estou a tentar ultrapassar, ele é que se mete na faixa da esquerda para ultrapassar a moto a esta velocidade*” O veículo da frente acaba a ultrapassagem à sua velocidade, obrigando-nos

¹³ O antropomorfismo do veículo automóvel, dando-lhe um ar mais simpático, é uma constante no discurso à volta do mesmo: as luzes são vistas como sendo os olhos, a grelha frontal os dentes, a parte traseira o rabo, os pneus os sapatos, e por aí diante.

também a reduzir a nossa velocidade, quando aparece um carro potente, a grande velocidade, de marca Mercedes, com as luzes ligadas, ainda de dia, que se aproxima rapidamente de nós. Retornamos apressadamente à faixa da direita: “*Vinha muito depressa, com as luzes ligadas. É melhor sair da frente para não me bater por trás.*” A presa torna-se predador, para retornar ao papel de presa: perante um carro mais potente, a condutora em questão apressa-se em retornar “*para o seu lugar*”, para a faixa da direita, ao passo que, quando se depara com um carro de menor cilindrada, é este que é “*obrigado*” a ir para o seu lugar, para a faixa da direita. Este dinâmico jogo de cadeiras, com constantes inversões no papel desempenhado por cada um coloca em destaque, revelando as suas posições sociais.

O “*colar*” ao veículo da frente serve como uma manobra intimidatória, uma manobra vista como perigosa – uma vez que a condução em perseguição, com a frente do veículo colada à traseira do veículo da frente “*diminui a capacidade de reacção*” (Magalhães 2007: 51), diminuindo o leque de possibilidades ao condutor – mas estranhamente legítima, um sinal de que o condutor que a efectua “*quer passar,*” por isso cola-se a mim, adverte-me, coloca-se de forma a que seja impossível não reparar nele, ocupando todo o espaço no meu espelho retrovisor com a parte frontal do seu veículo – nomeadamente a grelha e as luzes –, que, nos veículos de mais prestígio e nos veículos de tuning, com um visual mais agressivo, remete para animais, predadores, tubarões, leões, tigres, tornando o efeito mais perturbador, como se fossemos nós a presa acossada.

Quando a intimidação simples não resulta, passa-se a utilizar técnicas intimidatórias mais agressivas – ainda –, declaradamente agressivas: “*o corte de luzes*”, “*a buzina*”, acelerações bruscas, tentativas de ultrapassagens pela direita fazem parte do repertório de manobras que nos apresentam um ultimato, um esgotar de paciência. Também aqui o comportamento dos condutores revela a relação com o mundo natural, a natureza, sobretudo ao nível da sexualidade e da dominação, emulando-o.

No livro *La Conquête de l'Amérique*, Tzvetan Todorov fala de como o discurso da diferença é um discurso difícil, que traz consigo o facilmente assimilável postulado do sentimento de superioridade. Num capítulo dedicado aos contactos entre Moctezuma e os conquistadores, o autor refere-se aos contactos entre índios e conquistadores como uma espécie de comunicação particular, que negligenciando a dimensão intra-humana, privilegiava o contacto com o mundo, atitude “*ne peut s'expliquer que par une incapacité à percevoir l'identité humaine des autres, c'est-à-dire de les reconnaître à la*

fois comme egaux et comme différents.” (Todorov 1982: 81) Já antes, referindo-se a Cristóvão Colombo, o autor afirma que este via a língua como sendo da mesma natureza que a sua, apenas diferente; caso assim não fosse não seria uma língua, visão que depositava em todos os aspectos da vida indígena: a diferença equivalia à não-existência.

Se considerar os outros como sendo todos iguais é sinónimo de discriminação, podemos considerar que existe também um preconceito de igualdade (Todorov 1982: 171), preconceito esse que consiste em identificar o outro pura e simplesmente com o meu próprio “*idéal de soi*” (Todorov 1982: 171) Estes dois preconceitos completam-se, são dois lados de uma mesma moeda, e são facilmente detectáveis nas estradas portuguesas: quando os informantes falam da condução dos “*outros*”, só reconhecem o outro como bom condutor desde que o consigam encaixar no seu universo projectivo, desde que considerem que o outro conduz de acordo com o seu modelo do que é conduzir.

Pergunta Todorov: “*Peut-on vraiment aimer quelqu’un si on ignore son identité, si on voit, à la place de cette identité, une projection de soi ou de son idéal?*” (Todorov 1982: 173). Os condutores portugueses não conhecem outra forma de conduzir que não a sua, não existe um modelo que possam adoptar como sendo uma “boa” condução senão o seu próprio método, método e modelo esse pelo qual julgam o outro.

3.3.A lógica do excesso: o tuning como amplificação da busca pela diferença

Uma saída nocturna com um adepto do tuning fornece-nos alguns dados para esta questão. A cor, o sistema de som e o ruído do veículo (tanto do escape como do motor), os aspectos visuais do veículo (a cor, a cor dos vidros, as jantes, ailerons, etc.), bem como o tipo de condução são aspectos fundamentais nesta modalidade, pautada por uma lógica de excessos: excesso de luz, de som, de ruído, cores garridas e fortes, funcionando como que o rugido e a pele do predador. O tuning como que uma amplifica os aspectos da cultura rodoviário portuguesa observados no dia a dia: a procura dos jovens pela identidade através da diferenciação, e sabendo que grande parte dos adeptos desta modalidade são jovens que buscam afirmar a sua identidade, o seu lugar na sociedade, levam-nos a ver o veículo, assumidamente, como uma forma de o fazer, de entrar num mundo até então restrito aos adultos através desta lógica de excessos, de transgressão à norma, em suma de confrontação. Esta busca pela diferença, por um carro seu, personalizado é assumido pelos adeptos da modalidade: “*Este é o meu carro,*

sou eu que o faço, transmite o meu gosto, a minha personalidade. Repara que não vais encontrar outro carro igual em lado nenhum.” Questionado sobre a cor do seu veículo, um Honda Civic VTI: *“Tenho de mudar a cor. Esta [preto] já está muito vista, agora andam a usar muito esta [e aponta para um carro laranja, na capa de uma revista do tuning.]”* Ou seja, a diferença escolhe-se dentro de um leque ao qual todos têm acesso, através das lojas ou revistas, dentro da moda: a diferença com os outros, com o exterior, tem o seu reverso na semelhança com o grupo, com o interior.

A lógica do excesso reflecte-se na condução, toda ela feita de excessos: as acrobacias relacionadas com o carro [condução do mesmo] incluem, entre outras: acelerações rápidas, manobras bruscas, travagens a fundo em cima do local ou obstáculo, tal como com o som do veículo, sempre em alto volume. Também a postura ao volante reflecte uma ideia de domínio excessivo: à abordagem agressiva na condução contrasta uma atitude descontraída, uma condução distraída, cool, apenas com uma mão no volante, com o cigarro na mesma mão com que manipula o volante (a esquerda) enquanto com a outra mão (a direita) engata as mudanças, mexe no telemóvel, no rádio, na água, no isqueiro, dando uma ideia de domínio e controlo total sobre o veículo, em virtude da destreza e habilidade de que é detentor. Todas as manobras são efectuadas de forma rápida e brusca, como o próprio estacionamento, efectuado com a *técnica de lavar pratos*¹⁴: a entrada na Avenida Calouste Gulbenkian em Faro, vindos das Estrada da Sr.^a da Saúde, bem como a inversão de sentido de marcha na mesma avenida, são efectuadas de forma rápida e brusca, desrespeitando o sinal STOP, e os veículos que se aproximam. De notar que estas manobras e atitudes são mais exageradas, mais vincadas quando existem outras pessoas a observar, assistência: as acrobacias com o veículo e o som do mesmo, nomeadamente as acelerações desnecessárias tornam-se ainda mais frequentes e bruscas em locais onde existem peões ou outros condutores¹⁵.

Questionado sobre a “natureza heróica” da sua condução, este condutor refugia-se na postulação das suas capacidades: *“é uma brincadeira!”*, *“A esta velocidade é fácil”*, ou num suposto conhecimento científico, a todos os níveis infundado *“a lei da física torna isso impossível”*, normalizando o seu comportamento, legitimando-o, desafiando e diminuindo, ao mesmo tempo, o risco. O conhecimento científico, mesmo que difuso ou inexistente – aliás, das ditas leis da física ou estudos científicos que me foram referidas

¹⁴ Termo utilizado por Luís Escudeiro, formador da EMSDrive, para referir a condução com uma só mão, com a palma da mão aberta sobre o volante, como que a lavar pratos.

¹⁵ A minha própria presença dentro do veículo possui este efeito, empolgando o condutor, levando-o a exceder-se, a tentar explanar e mostrar-me toda a sua habilidade.

pelos condutores com quem falei, nenhuma delas foi apoiada por referências exactas - , aparece como estando oposto aos saberes mais comuns de quem conduz, às práticas habituais, de senso comum; enfim, a todo e qualquer comportamento ligado à segurança rodoviária e às práticas de condução vistas como mais seguras e tradicionais. A referência à ciência – tal como à prática, a habilidade, os anos de carta, ou um sem fim de factores - surge como um *argumento de autoridade* (Weston 1996), uma forma de legitimar uma forma de fazer, em detrimento de outras.

3.4. Arriscar: morrer para renascer

A prática do tuning apresenta-se então como uma amplificação da integração social por via do automóvel de que vimos falando: a lógica de excesso presente nesta modalidade enquadra-se dentro de uma moldura mais geral, na qual o desafio constante, o quebrar das fronteiras sagradas e dos tabus – da diferença - define e delimita a posição social de cada um, desafio este que apenas é amplificado pela lógica do tuning, sendo também uma presença fora desta modalidade. O arriscar¹⁶ é um desafio à própria morte (Bloch: 1993) no qual está em jogo o *ser e o não-ser*: o ultrapassar os limites, o entregarmo-nos, é um ritual sacrificial, do qual resulta uma (re)criação pessoal, um renascer. O permanente jogo entre o ser e o não-ser, jogo no qual se desafiam, se cruzam fronteiras e quebram tabus, é uma permanência constante nas estradas portuguesas, um forma de saber quem somos nas estradas, de marcar um lugar social, de provar, através do automóvel, visto como um objecto do mundo adulto, de prestígio e de maturidade, que somos capazes de transpor essa fronteira, e assim delimitando-a. David Le Breton (Le Breton: 1994) nota que este comportamento é especialmente acentuado nos adolescentes, ainda à procura do seu lugar na sociedade, e numa idade em que não sendo já considerados crianças, não são ainda vistos como adultos. Nestes jovens, já suficientemente crescidos para conduzir, mas ainda não o suficiente para serem considerados maduros, adultos, o arriscar constitui-se como um provar aos outros, numa lógica também de desafio o seu lugar, a sua capacidade. Para Le Breton a morte constitui a barreira final, tal como nos desportos radicais, o desafio máximo, aquele cuja persecução nos preenche, e afirma, criando-nos.

¹⁶ Recordemos, nas primeiras páginas deste trabalho, a etimologia da palavra risco, indissociavelmente ligada ao arriscar.

O que se busca é, em última instância, a vida, através do desafio à morte: aquilo que apostamos, a vida, salvaguardada por todos os dispositivos de segurança presentes no automóvel, pouco significa comparado com aquilo que poderemos ganhar: uma recriação dessa vida, acrescentando-lhe uma aura de prestígio, de herói. O ultrapassar as barreiras, o quebrar os limites tornam-se índices pessoais, provas da capacidade de quem efectua essas manobras em modificar o seu estatuto social, tirando assim proveito da sua atitude de arriscar.

4.A selva rodoviária

4.1.Rituais de acasalamento

Como já foi visto, no tuning a intimidação está, desde logo, presente no próprio veículo: procura-se conferir ao mesmo, através de modificações, tanto a nível de motor, como a nível da aparência do veículo, construir uma fronteira entre eu e os outros, fronteira essa que intimide os outros, que lhes demonstre o meu domínio. Comportamento este que transpõe aspectos do mundo natural: o gato assanhado, o leão dominante, o pássaro que “incha” para atrair a fêmea, despertando a atenção do outro para a minha presença, intimidando-o, desafiando-o, ajudando-me assim a definir a minha posição e estatuto social. A analogia que melhor se poderá aplicar neste aspecto, será entre o veículo automóvel e os esgalhos dos alces, que são utilizados como arma contra outros alces durante a época de acasalamento¹⁷.

De referir que a presença de elementos do sexo feminino na assistência – dentro ou fora do veículo – constitui um forte impulso para o condutor, exacerbando a sua agressividade ao volante. O “*impressionar as mulheres*” é uma constante no discurso sobre o veículo, com várias referências entre condutores sobre carros, sendo o carro visto como um veículo para a conquista, um meio para atrair o sexo oposto, sendo que certos carros serão mais atractivos para as mulheres, em virtude do prestígio. Eis a reacção de um condutor a um Mazda MX-5, vermelho, descapotável: “*Quem anda com um carro destes tem de estar mesmo ao engate.*” Questionado sobre se o carro serve para conquistar mulheres: “*Repare, tenho um amigo que não tinha mulheres nenhuma, gastou o dinheiro todo num carro todo cromo para andar ao engate. E agora anda sempre com gajas.*” O carro aparece ligado ao prestígio, ao domínio, e a estes aparece, indubitavelmente, o sucesso junto do sexo feminino: uma visão transmitida pelos meios de comunicação social, nomeadamente nas campanhas publicitárias aos veículos e nos filmes de Hollywood¹⁸, onde o galã conduz um carro topo de gama, no qual transporta a sua conquista.

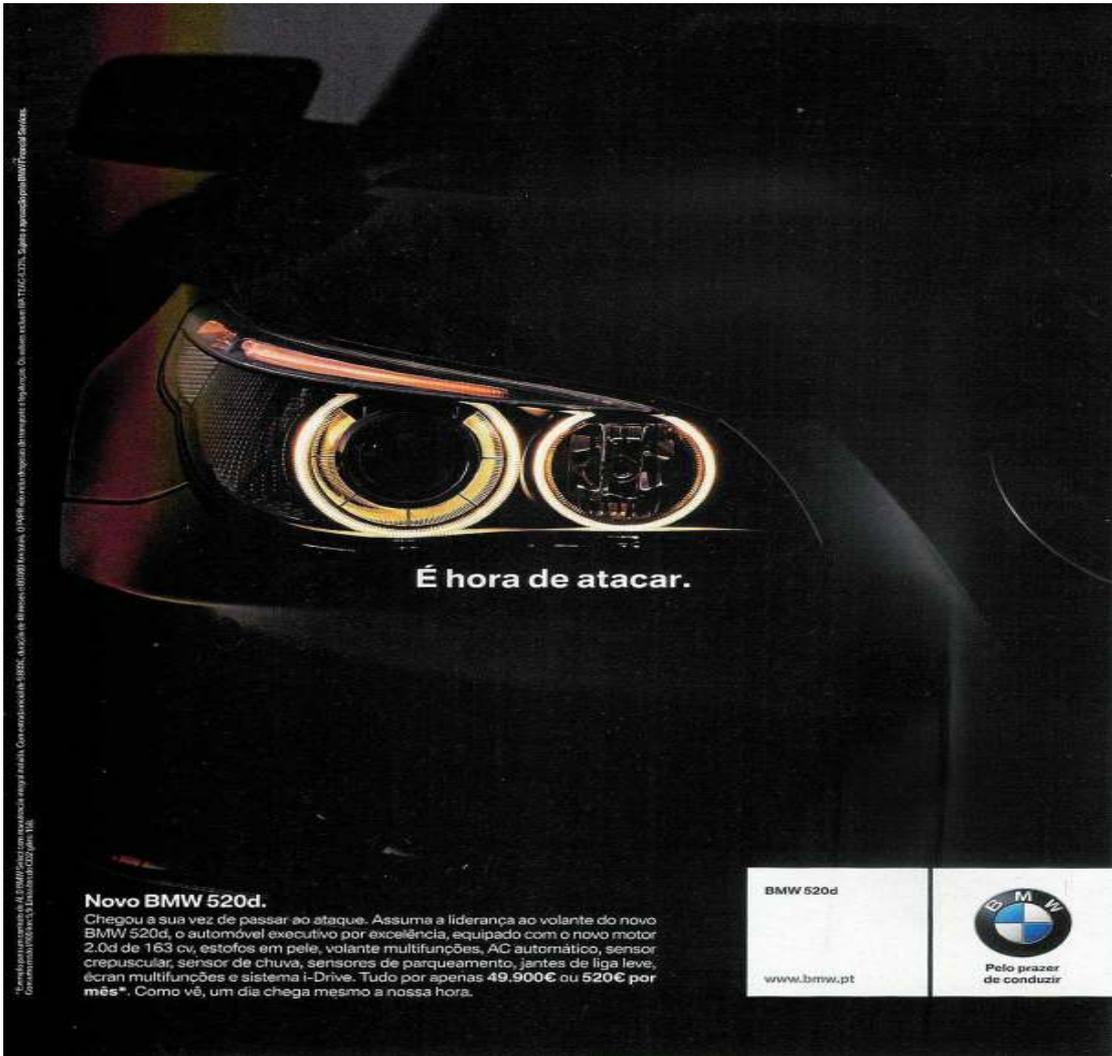
A propósito da imagem que o veículo confere ao seu condutor, é paradigmático um anúncio da BMW ao seu modelo 520d, datada de meados de 2006. Nesta publicidade a

¹⁷ <http://animals.nationalgeographic.com/animals/mammals/white-tailed-deer.html>

¹⁸ Figura paradigmática da ligação entre o veículo topo de gama, prestigiante, e a libido sexual é a saga do agente secreto 007, James Bond, figura de cuja aura é indissociável o veículo utilizado.

Percepção de riscos na estrada: uma perspectiva antropológica sobre o Algarve

BMW apresenta o seu veículo como “*o automóvel executivo por excelência*”, sugerindo aos condutores que “*Chegou a sua hora de passar ao ataque. Assuma a liderança ao volante do novo BMW 520d*”. Este anúncio, como muitos outros de fabricantes rivais, remete o veículo para a categoria de índice, de avatar do condutor, uma forma deste último alcançar um estatuto diferente, atacando: noutras palavras, usurpando, roubando o estatuto aos outros condutores, através da interacção rodoviária. O anúncio enfatiza o “*olhar de felino*” do veículo, agressivo, de predador, olhar esse que, o condutor do veículo deve prestigiar, conduzindo-o de forma condizente com o prestígio que esse confere, ou seja, atacando, conduzindo de forma agressiva.



É hora de atacar.

Novo BMW 520d.
Chegou a sua vez de passar ao ataque. Assuma a liderança ao volante do novo BMW 520d, o automóvel executivo por excelência, equipado com o novo motor 2.0d de 163 cv, estofos em pele, volante multifunções, AC automático, sensor crepuscular, sensor de chuva, sensores de estacionamento, jantes de liga leve, ecrã multifunções e sistema i-Drive. Tudo por apenas 49.900€ ou 520€ por mês*. Como vê, um dia chega mesmo a nossa hora.

Compartimento motorizado do BMW 520d com capacidade máxima de 180kg, distribuição de peso desigual. O BMW 520d é um veículo de transporte. Digite o código de acesso no site BMW/Financiamento. Consulte o site BMW/Financiamento para mais informações. *Taxa de juro de 5,99% (TAN) e taxa de comissões de 0,50% (TAR) por mês. Taxa de juro de 5,99% (TAN) e taxa de comissões de 0,50% (TAR) por mês. Taxa de juro de 5,99% (TAN) e taxa de comissões de 0,50% (TAR) por mês. Taxa de juro de 5,99% (TAN) e taxa de comissões de 0,50% (TAR) por mês.

BMW 520d
www.bmw.pt


Pelo prazer de conduzir

Ilustração 1: Anúncio publicitário ao BMW 520d

Atente-se a um *test drive* efectuado para um jornal diário *online*: e à forma como o jornalista responsável pela reportagem adjectiva o BMW 520d: “*Filho do rei dos deuses, Zeus, e de uma humana, Alcmena, Hércules foi uma figura mitológica que,*

devido à sua ascendência, continha em si dois mundos, o mundo dos homens e o mundo dos deuses. De certa forma, esta é também a realidade em que vive o BMW 520d, um automóvel que, pertencendo em certos aspectos ao reino dos deuses, dos carros de eleição, tem depois um coração, um motor, que o torna mais... terreno. Uma dualidade que, naturalmente, também tem os seus custos. Competindo num clube exclusivista onde só entram adversários como o Audi A6, o Mercedes Classe E ou o Volvo S60, entre poucos outros, o BMW Série 5 faz parte daquelas propostas que, não sendo «o» topo-de-gama, transmitem um certo status a quem as possui, também exigindo uma certa capacidade financeira para as alcançar¹⁹.” O resto do texto da reportagem centra-se nas características do veículo, com destaque para o motor, mas é a maneira como o mesmo é adjectivado que nos importa aqui frisar: um “*topo de gama*”, um veículo que pertence ao “*reino dos deuses*”, que transmite “*um certo status*” quem o possui. Ou seja, um veículo que transforma o seu condutor num deus da estrada, onnipotente, confere-lhe prestígio, capacidade de decidir, poder, incitando-o a comportar-se de acordo com o veículo que possui, atacando.

Em relação a este anúncio, saliente-se o facto de ter sido apresentada uma queixa contra ele por violação do Código da Publicidade, pela ACA-M (Associação dos Cidadãos Auto-mobilizados), que acusava o fabricante, o importador e o publicitário de “**publicidade agressiva e enganosa incita à violência rodoviária e promove os comportamentos anti-sociais na estrada. O anúncio publicitário do novo BMW 520d constitui um inequívoco, e irresponsável, apelo à violência rodoviária. Seja por via do texto: “É hora de atacar” e “Chegou a sua vez de passar ao ataque”. Seja por via da imagem: a parte frontal da viatura publicitada, pintada a negro, evidencia traços antropomórficos ou zoomórficos dos faróis dianteiros, evocando sem qualquer ambiguidade um olhar ameaçador.**”, acrescentando que o mesmo “*dirigido, como a literatura suplementar indica, a uma faixa sócio-profissional identificada como de “executivos” e “líderes”, a publicidade associa poder económico e potência do motor, propondo, enganosamente, que a assunção de um estatuto sócio-profissional elevado passa pela (e legítima a) exibição de comportamentos rodoviários agressivos face a terceiros. A proposta “é hora de atacar”, anexa à foto apresentando aspectos morfológicamente agressivos do veículo, incita não simplesmente à velocidade*

¹⁹ “BMW 520d: o Hércules bávaro”, in Diário Digital (Março 2006), [Online] URL: http://diariodigital.sapo.pt/news.asp?section_id=140&id_news=222932 Consultado a 06 de Fevereiro de 2007.

excessiva na condução mas a comportamentos violentos e ameaçadores contra outros utentes das infra-estruturas viárias.” (Comunicado ACA-M, disponível em <http://aca-m.org>) A agressividade, tanto do veículo como do condutor, são elevadas à forma de aquisição de estatuto, de roubo ao outro, roubo através da intimidação.

Esta técnica, prática corrente nas estradas portuguesas, a intimidação, acaba por revelar-se frutífera, um pouco à medida do miúdo que, no pátio da escola, mercê da sua força, domina os mais fracos, muitas vezes apenas na base da violência psicológica, por sua vez apoiada no terror da violência, da intimidação. A coacção assenta, não tanto na violência em si, mas pela sua sombra, pela possibilidade de exercê-la/sofrê-la, pelo poder de dominação que confere a quem a utiliza. E só a utiliza quem a pode utilizar, quem possui argumentos para tal, argumentos que neste caso são o veículo automóvel ou a sua potência e características.

4.2.O transgressor como herói cultural

O Comissário Rui Correia Gomes, Comandante da Divisão de Trânsito da PSP-Faro fala-nos de uma tendência para glorificar o transgressor, tendência essa que considera transversal a toda a sociedade: *“Até mesmo porque em termos conjunturais, de sociedade, cultura e economia, estamos cada vez mais a caminhar para uma sociedade em que se tem a ideia em que conduzir desrespeitando as regras e conseguir fazê-lo sem ser detectado pela polícia é algo de bom, quando, efectivamente, é lógico que não é. As pessoas não têm noção que estão a colocar em risco todos os outros utentes da faixa de rodagem. Mas infelizmente a sociedade está a caminhar cada vez mais para este tipo de pensamento, o ideal é não ser apanhado. Cometem-se infracções, mas se não se é apanhado, é-se um herói. É uma questão de mentalidade. É mesmo.”*

O infractor é visto como um herói cultural, um rebelde sem causa, capaz de se transcender a si próprio, capaz, de em perfeita ligação com a máquina, ascender ao Olimpo dos condutores. A imagem do condutor como protótipo de herói dos tempos modernos é veiculada, como acabamos de ver, pela publicidade ao automóvel, publicidade essa que aproveita e perpetua o automóvel como ícone, veículo de transcendência, mas também pelos *mass media*, desde a televisão até ao cinema, onde o veículo automóvel, nomeadamente os mais potentes, é frequentemente apresentado como um ícone, um símbolo de sucesso. A deificação do infractor surge inserida num contexto, a estrada, onde oposição eu/eles assenta, assumidamente, numa série de

interacções, de transacções comunicativas, através das quais se pretende construir o eu, utilizando, precisamente o outro, o eles como um espelho, em cujo reflexo nos encontramos.

Aspectos habituais do dia a dia nas estradas portuguesa, como as elevadas velocidades, a intimidação, as manobras perigosas, o desrespeito pela autoridade e pelas regras não só do Código da Estrada mas até de regras mínimas de segurança devem ser vistas e entendidas à luz deste processo de construção do eu, um processo dinâmico, que, sendo criado dentro do ambiente existentes nas estradas portuguesas, ao mesmo tempo, ajuda a construir, a recriar e a perpetuar esse mesmo ambiente, os parâmetros e hábitos rodoviários: um condutor, ao fazer uma manobra normal, igual à que tantos outros condutores fazem – “*se todos fazem...*” – é ao mesmo tempo um continuador dessa manobra, conferindo relevância a um aspecto da cultura rodoviária na qual está inserido, e da qual essa manobra é um reflexo.

O herói referido pelo Comissário Rui Correia Gomes, herói que perverte as regras, que ludibria a lei é também ele um reflexo, um produto da cultura – e não somente a cultura rodoviária - portuguesa. É alguém que, invertendo as regras, o normal funcionamento da sociedade destaca as fraquezas da sociedade, neste caso o conflito entre a liberdade reclamada pelos condutores e as restrições impostas pela lei, conflito que subsume a relação entre os cidadãos e o Estado.

De facto, a autoridade, seja ela personificada pela BT-GNR, pela PSP, pelo Código da Estrada, ou por qualquer outra forma de imposição da lei perante os condutores, é vista como uma ameaça à liberdade individual. As multas aparecem como a forma suprema de atentar contra esta liberdade: “*Se as autoridades estiverem presentes no local, logicamente que as pessoas também não vão a uma determinada velocidade, não é preciso multá-las. Basta só a sua presença. Mas sabes, vivemos numa sociedade de consumo, e cada vez é preciso mais dinheiro e hoje, para mim, não existem autoridades, existem firmas. Aquilo é uma firma, pronto, a própria autoridade é uma firma, tem que realizar dinheiro para os seus gastos, para as suas coisas. É normal, não é? Não devia ser mas é.*”, diz-nos Nuno, um motociclista da zona de Tavira, referindo-se ainda à *caça à multa*, resultante de uma necessidade das autoridades em conseguir dinheiro. Já um taxista entrevistado em Faro afirma que “*o nosso governo, pronto, e isto não é falar mal, mas é falar a realidade, o nosso governo só quer dinheiro, eles precisam de dinheiro, eles têm que ir buscar dinheiro a algum lado: lançam impostos, lançam multas, a PSP, a GNR têm de ir para a rua multar.*”

Sinceramente, eu para falar verdade, nessa parte de autoridades, da PSP, GNR é muito complicativo. Porque cada um é um. Cada uma pessoa é uma pessoa, não há duas pessoas iguais. Quando se fala na autoridade, não podemos mete-los todos dentro do mesmo saco. Há pessoas que dizem “a polícia é toda igual”, eu não, eu não acredito” para mais adiante, “ Oiça, como é que o senhor quer que a gente fale nesse, nessa coisa com aquilo que se vê nas televisões, que nós ouvimos falar aqui da nossa Brigada de Trânsito? O senhor também ouviu, com certeza, em relação aos camiões a circular com peso a mais, e iam abastecer os carros deles...gasóleo, e iam buscar todos os meses isto à oficina, aos restaurantes, garrafas de whisky e pronto. E é triste, e a gente...mas também não vamos metê-los todos dentro do mesmo saco. E eu estou convencido, que como há taxistas honestos ainda, também há muito polícia honesto.”

A autoridade aparece como um temível monstro papão, sempre em busca de, à mínima possibilidade, multar: cruzei-me, ao longo da minha pesquisa, com muitos e variados relatos de fugas milagrosas e espectaculares à polícia, mas também com relatos de condutores que se dizem perseguidos e injustiçados pela autoridade. A *consciência* ou *decência* do agente dependem do facto de este pactuar - ou não - com as infracções cometidas pelos condutores; caso contrário são remetidos para o papel de vilões, para o *outro* lado, para o *eles*, que se opõe aos valores e liberdades dos condutores, o *nós*.

5. Lógicas rodoviárias: a normalidade e a anormalidade

5.1. Um exemplo prático

Iremos agora analisar, através do acompanhamento de uma formação de condutores de veículos de emergência, a forma como duas diferentes lógicas de enfrentar a estrada e analisar o risco se encontram nas estradas: por um lado a perspectiva dos formadores, uma perspectiva muito técnica, baseada em conhecimento e estudo, sobretudo teórico, conhecimento esse que leva a uma máxima: fazer sempre bem; por outro lado, a perspectiva dos condutores em si, mais assente na prática, no conhecimento adquirido no dia a dia, na prática. O caminho que iremos percorrer centrar-se-á no trabalho de campo que efectuei entre Agosto de 2006 e Maio de 2007 junto do universo rodoviário algarvio, nomeadamente nos concelhos de Faro, Olhão e Loulé. A formação de condutores de veículo de emergência servirá como fio condutor de todo este trabalho, pois, tendo marcado o início desta minha pesquisa, os ensinamentos aí recolhidos influenciaram profundamente todo o meu trabalho posterior.

A formação, dividida em parte teórica e parte prática (sendo que a primeira teve lugar no Quartel dos Bombeiros, em Loulé, e a segunda no parque de estacionamento do Estádio Algarve), obedeceu ao molde geral que rege uma qualquer aula: um instrutor por sessão (num total de três instrutores), explanando a matéria, e os formandos (num total de 12) respondendo ou interpelando quando surgem perguntas ou dúvidas, ao longo dos cerca 90 minutos que durava cada aula. A parte prática teve a duração de um dia, com o grupo de 12 formandos dividido em 2, com 6 na parte da manhã e 6 na parte da tarde.

5.2. Ideias recorrentes

Diz-nos Rui Zink que “(...) *uma das questões da questão rodoviária é precisamente uma ausência efectiva de conhecimento dela. A sociedade civil ignora o que realmente se passa no chamado “pós-traumático”, em relação às vítimas não mortais.*” (Zink 2003: 23) Zink identifica dois pólos nos quais se encerram as representações sociais e culturais sobre o automóvel: a) segurança; e b) risco; sendo que raramente existe um meio termo. Segurança e risco, dois referentes que delimitam o conhecimento dos portugueses sobre a estrada: “(...) *a ficção portuguesa é parca de narrativas sobre o*

mundo rodoviário porque nem autores nem leitores sentiram, até à data, necessidade de imaginar o tema. Acima disse já que considero que a imaginação é derivativa. Isto implica, na minha óptica, que só se imagina o que se conhece. Ou só se imagina o que nos interessa imaginar. O mundo rodoviário é dado aos portugueses em dois planos: o real, aquele em que vivem, e que aparentemente não fantasmam, e o ficcionado, que vem direitinho do imaginário norte-americano.” (Zink 2003: 27)

O acidente, a colisão configura-se como algo que desconhecemos, algo estranho, uma perturbação da *normalidade*: algo que acontece ao outro, até que nós nos transformamos no outro. Até esse momento, o acidente é sempre visto como algo estranho, facilmente evitável pela perícia e habilidade do condutor. Um importante recurso de legitimação da capacidade do condutor é a *experiência*: o tempo há que se tirou a carta ou o número de horas que se passa na estrada são argumentos muitas vezes utilizados pelos condutores para justificar o seu estilo de condução. Outra forma de justificar o estilo de condução prende-se com outros factores como, por exemplo, o preço da viatura, a cilindrada da mesma, ou os dispositivos de segurança que a mesma possui.

Num primeiro momento da formação, o formador – Luís Escudeiro – procurou discutir e abordar algumas destas ideias de senso comum sobre o que é conduzir bem e mal, sobre quais as causas dos acidentes nas estradas portuguesas e, invariavelmente, surgiram respostas tais como falta de civismo, falta de cultura geral ou “*acham que a estrada é toda deles*”. Estas são ideias muito generalizadas, recorrentes, que encontramos ao longo desta pesquisa. Outra ideia com muita força tem a ver com o álcool: dos 14 presentes na sala de formação (1 formador + 12 formandos + eu) apenas 1 admite nunca ter conduzido com um copo a mais. Esta ideia ganha mais força junto dos formandos mais jovens, sendo que, à minha esquerda, o elemento mais jovem presente na sala comenta que umas minis a mais não fazem mal nenhum, não afectando a sua condução. Daqui nasce um interessante diálogo, no qual o formador pergunta, a todos, se costumam beber umas minis quando conduzem, sendo que a resposta (quase) unânime acaba por confirmar aquilo que o formando havia dito: umas minis a mais não fazem, realmente, mal nenhum à condução²⁰. Após o que o formador volta a perguntar: “*E quantos de vocês têm mota? Quando conduzem mota também bebem umas minis a mais? Porquê?*” Alguns risos fazem entrever a resposta: “*Ah, a estrada mexe-se*” ou “o

²⁰ Em conversa aparte, o formador afirma que os bombeiros possuem uma atitude corporativista e machista, bebendo muito, onde beber é símbolo de virilidade. Contudo, afirma também que não é este o caso dos bombeiros municipais de Loulé, em cujo quartel nem sequer é permitida a venda de bebidas alcoólicas.

guiador treme”. De facto, a moto, explica o formador, tendo apenas duas rodas, torna-se mais sensível, mais difícil de controlar, tornando-se, deste modo, um bom barómetro, um indicador dos efeitos do álcool sobre a condução, ao passo que o automóvel, mais estável, confere um maior grau de segurança ao condutor, uma falsa sensação de controlo: a moto, veículo na qual o condutor se encontra despojado do conforto conferido pelos dispositivos de segurança – airbags, cintos de segurança – e pelo próprio interior do veículo – a tal armadura metálica, onde o condutor e restantes passageiros se encontram confortavelmente instalados, em verdadeiras poltronas estofadas, confortáveis – contrasta com o automóvel, colocando em evidência a falibilidade do factor humano. Despojado da invulnerabilidade conferida pelo automóvel, o motociclista sente com mais intensidade os perigos, os riscos que advêm dos factores potenciadores do acidente, como por exemplo, a condução sob efeito do álcool.

Roger Davies (Davies: 1992) refere precisamente que o interior do veículo, uma confortável alcova, munida de diversos dispositivos de segurança, confere ao seu ocupante um falso sentido de segurança, segurança essa que se vira apenas para o interior do veículo e seus passageiros, esquecendo-se dos outros utentes da via, tanto automobilistas e motociclistas, como peões e ciclistas. O automóvel, veículo por excelência, é, segundo este autor, perigoso, não devido a quem o conduz, mas por si só: o perigo advém, não do comportamento ou manobras perigosas de quem conduz o veículo, mas do próprio veículo, o perigo é *“built on”*, e não *“built in”*. O veículo é, desde a sua invenção, uma máquina de matar, não por causa do factor humano, mas por si mesmo, pelas suas características físicas.

Para este autor, a indústria automóvel investe na promoção da segurança apenas como forma de promover o seu produto e, ao mesmo tempo, a si própria: os dispositivos de segurança incorporados no automóvel surgem, cada vez mais, com grande destaque nos anúncios publicitários, servindo como chamariz para atrair clientes e promover o produto em questão, neste caso o automóvel. Estes dispositivos de segurança reflectem a visão auto-centrada da indústria automóvel, uma vez que apenas incidem na segurança dos passageiros do veículo, afastando-os do resto dos utentes da via, conferindo-lhes uma invulnerabilidade onipotente: trunfos publicitários para atrair consumidores (condutores ou passageiros), não representam um aumento de verdadeira segurança para, por exemplo, os peões, uma vez que, como já foi visto, segundo Davies, não existe nenhum automóvel seguro. O lobby da segurança rodoviária faz-nos crer que é hoje

muito mais seguro andar na estrada do que há quarenta ou cinquenta anos, o que, para o autor, não é verdade: o próprio termo “*acidente*” remete para a aleatoriedade, implica “*a lack of important responsibility*” (Davies 1992: 15), legitimando os perigos apresentados pela motorização²¹.

A segurança interior contrasta com a insegurança exterior, com o aumento da potência e cilindrada dos motores, das velocidades que os veículos possibilitam atingir, com os famosos “*dos 0 aos 100*”: uma verdadeira preocupação com a segurança rodoviária não promoveria o aumento da potência dos veículos, mas sim uma diminuição dos mesmos, e de dispositivos de segurança virados para o exterior, para o peão, uma vez que, com a configuração actual, em caso de acidente, o condutor encontra-se confortavelmente amparado pelos dispositivos instalados no interior da sua viatura, ao passo que o peão se encontra à mercê da boa vontade do condutor – influenciado pelo ambiente seguro do veículo. O que significa então “segurança” dentro da expressão segurança rodoviária? Para Davies, são dois os significados possíveis, o transitivo e o intransitivo: “*“safe” as in not posing a threat or danger to others (transitive); or as in being in a situation or position not exposed to danger or threat from others (intransitive?)*” (Davies 1992: 23). A segurança rodoviária promove a intransitividade da segurança dos veículos, dos seus ocupantes, face aos elementos mais frágeis da via.

As respostas e atitudes dos formandos face ao álcool e às causas de acidentes acabam por denotar uma legitimação de comportamentos que infringem a lei, legitimando-os com a sua perícia, experiência ou habilidade, tal como com o nível dos dispositivos de segurança existentes nos veículos.

5.3. Perturbações à normalidade: os factores potenciadores do acidente

É sintomática a resposta de grande parte dos formandos face a um vídeo mostrado pelo formador, no qual um automóvel de grande cilindrada, numa pista molhada, se despista numa curva, fugindo de frente. “*Como evitar que o carro fuja de frente*”, pergunta então o formador, recebendo uma resposta consensual: desacelerar. A tónica é colocada na velocidade: é tomado por todos que o automóvel seguia em excesso de velocidade, tal como os formandos estão acostumados a ver e a fazer no seu dia a dia, algo normal. Contudo, outras causas podem ter causado o despiste, até porque, nas mesmas

²¹ Davies apresenta as estatísticas que revelam que andar de automóvel ou autocarro é mais seguro do que andar a pé, questionando “*Safer for whom?*” (Davies 1992: 23)

condições, com a mesma velocidade, noutras voltas, o mesmo veículo pilotado pelo mesmo piloto conseguiu fazer a curva sem problemas de maior: “*Quem é que vos disse que o automóvel ia em excesso de velocidade? Ele pode ter entrado na curva a velocidade normal.*” O despiste, continua o formador, pode também ter sido causado pelo excesso de travagem. E de facto, “*(...) a velocidade não é uma causa de sinistralidade, mas sim um factor potenciador da sinistralidade, tal como a chuva, as curvas de uma estrada, o álcool ou o desrespeito do CE (...) a velocidade potencia eventuais erros por parte do condutor ou dos restantes elementos dinâmicos constituintes da infra-estrutura rodoviária, tais como veículos terceiros, peões e objectos diversos.*” (Oliveira: 26) Mas aqui, o que importa salientar é a forma como, perante um despiste, todos os presentes apontaram como causa provável o excesso de velocidade, como se o excesso de velocidade fosse algo “normal”, resposta que reflecte uma transposição daquilo com que estamos habituados a lidar no nosso dia a dia: “*É o costume, normalmente aqui [em Portugal] quando há um despiste desses é porque se vai a abrir.*” Uma continuação da *normalidade*.

Grande parte dos condutores – não só os presentes na formação, mas também os que contactei noutros momentos do meu trabalho de campo – parece negligenciar os factores potenciados da sinistralidade, tais como o excesso de velocidade, confiando na perícia do condutor – na sua perícia – para evitar o sinistro. Perícia essa que não é mais do que uma outra “*autoilusão*”: a perícia, os truques isolados que conhecemos apenas potenciam o acidente. Para o formador, os truques isolados, as habilidades que os condutores exibem na estrada como indicadores da sua boa condução – as ultrapassagens impossíveis, o *drifting*, o efectuar curvas a alta velocidade - servindo como forma de exibicionismo, influenciam também a percepção desses condutores sobre as suas reais capacidades de condução: as capacidades de condução, o conduzir bem mais não é do que, bem pelo contrário, evitar esses malabarismos, conduzir sempre de forma regular, de acordo com as regras, e sobretudo, fazer bem, treinar e adquirir rotinas, automatismos reais de resposta a possíveis obstáculos.

5.4.O excesso de sinalização

A sinalização das estradas é um dos pontos mais vezes referido pelos condutores como um factor de risco, não tanto pela falta de sinalização, mas muitas vezes pela sua

deficiente colocação – onde se inclui excesso de sinalização, pois quantidade não é sinónimo de qualidade:

“E por vezes falta sinalização, outras vezes má sinalização, não é? Quer dizer, ela pode lá estar, mas está mal colocada.”

Luís Isqueiro, Condutor de veículos de emergência médica

É, aliás, o excesso de sinalização que motiva mais queixas, sobretudo pela quantidade de sinais que encontramos ao longo das estradas algarvias, quantidade essa que confunde, baralha o condutor, transmitindo informação em demasia para este processar, acabando por se perder a informação útil:

“Há, excesso de sinalização. Mal colocada. Às vezes pode haver dois ou três sinais. Há cruzamentos até, há zonas que uma pessoa quase tem que parar para ver que sinais é que tão lá, porque são tantos os sinais. Ou porque é proibido isto, outro é proibido aquilo, outro é proibido isto, um está mais abaixo, outro está mais acima, um tapa o outro. Portanto não há...aliás, a sinalética em Portugal fica muito a desejar, não é só no Algarve. É confusa. É confusa e má. E má. Um gajo vai a Espanha e tem uma sinalética bestial, pa, não tem nada a ver com Portugal.”

Zé Amaro, motociclista

Os condutores, perante a miríade de sinais de trânsito que se lhe apresenta nas estradas, acabam por não prestar atenção especial a nenhum, dispersando a sua atenção por vários sinais, alguns deles acessórios, com informações toponímicas ou até mesmo publicidade. Contam-me, em jeito de anedota, que numa das poucas formações efectuadas em Portugal sobre a colocação de sinais, foram poucos os inscritos. Um deles, enviado pela Câmara Municipal para que trabalhava, exercia, além da função de colocar os sinais de trânsito, um pouco a seu bel-prazer, as funções adicionais de cantoneiro e de coveiro. Serve este exemplo, ouvido da boca de um informante, para ilustrar o pouco cuidado que se dedica, em Portugal, à construção, manutenção e sinalização das estruturas rodoviárias: desde a sinalização, ao desenho, passando pela própria limpeza, são várias as queixas²² que se podem escutar, aliás, com razão, sobre a

²² A este propósito remeto para o relatório final da campanha "Vamos Acabar com os Pontos Negros nas Estradas Portuguesas", levada cabo pela Associação dos Cidadãos Auto-Mobilizados ([ACA-M](http://aca-m.org)) em colaboração com o [Diário de Notícias](#), [Notícias Magazine](#), [Auto Hoje](#), [Auto Magazine](#), [TSF](#), [SIC](#), [SHELL](#) e [Cafés Delta](#), entre Março de 2003 e Maio de 2004, o qual pode ser consultado no seguinte link: http://aca-m.org/relatorio_pontos_negros/index.html

incúria das autoridades a quem compete a manutenção e limpeza das estradas. Atente-se às palavras de um taxista do concelho de Loulé:

“Porque tem aqui a fábrica do cimento, tem as britadeiras além do Barra e é o dia inteiro carros pesados de um lado para o outro, e dão cabo do pavimento. O que é outra vergonha: as árvores, as oliveiras estão dentro da estrada. As oliveiras estão a sair dos muros para fora, quer de um lado quer de doutro. Não só tapam os sinais, como os camiões têm que encostar ao meio da estrada para não bater. Elas são cortas pelo toque dos próprios camiões, os próprios camiões passam vão partindo a rama, vão cortando, está a ver? É a única, porque não se vê uma pessoa ali a cortar aquilo, não se vê ali nada. Muita das vezes há acidentes, aquela entrada é uma ponta, a entrada de Loulé, aquela ponte junto à nossa senhora da Piedade, não conseguem cruzar dois veículos pesados, tem que um parar antes, passa um para passar o outro. Ora para uma cidade como Loulé, isto é um bocado vergonhoso aqui na cidade de Loulé. Os pisos têm melhorado ultimamente muitos pisos, tínhamos muita estrada aqui no concelho de terra batida, e de hoje em dia tem melhorado muito. Há algumas ainda que não estão, mas eu penso que terão projectado futuramente de haver. Agora que ainda há muito buraco, há, há muito buraco. Tem melhorado, mas ainda não está a 100%. E eu estou convencido também que há muitos acidentes, muita das vezes, causados derivado dos pavimentos da estrada, está a perceber?”

(Pedro, Taxista)

5.5.O caso das Quatro Estradas: Um Muro de Berlim Rodoviário?

O trânsito intenso que a Estrada Nacional 125 (E.N. 125) apresenta é aliás, aliado à sua configuração muito própria - como que uma enorme avenida, permanentemente ladeada por habitações, stands de automóveis, publicidade, peões, animais – um convite à sinistralidade. Desde veículos pesados de transporte de passageiros e mercadorias, até ao mais simples motociclo ou bicicleta, passando por peões que passeiam na berma da estrada, como se estivessem numa avenida de uma qualquer cidade, todos os elementos possíveis de encontrar no universo rodoviário convivem neste espaço, sem que exista um planeamento adequado, um ordenamento do espaço que leve em conta as necessidades dos utentes mais frágeis da via. Assim, é possível encontrar esplanadas de cafés na berma da estrada, animais a comer junto ao separador central da mesma, ou até populações divididas por um separador central que as impede de atravessar a estrada.

Este último caso a que me refiro, com ampla divulgação na imprensa, ilustra na perfeição aquilo que temos aqui abordado: a incúria na construção e manutenção das vias, e a primazia dada ao veículo automóvel face a outros utentes da via, neste caso, os peões. Resumidamente, aquando das obras efectuadas na *“rotunda das Quatro Estradas e consequentemente no troço das Quatro Estradas sob o viaduto, foi colocado, nessa zona, um separador central que possui uma rede, com cerca de um metro e meio de altura, numa extensão de 900 metros (de rotunda a rotunda), o que também desagradou os residentes daquela zona.”* [A rede] impede os moradores residentes de um lado e doutro e as pessoas que queiram ir às casas comerciais, de circular. Os peões não têm possibilidade de o fazer” explica Faustino Sousa. Também Lucrecia Catuna, proprietária dos Supermercados Catuna, está desagradada com a colocação da rede, já que a mesma impede a comunicação com os proprietários dos outros estabelecimentos comerciais e vizinhos. *“Eu fiquei muito aborrecida com esta rede que colocaram de rotunda a rotunda, ficámos sem comunicação para o outro lado, temos uma passagem mas é bastante distante”, declara a proprietária dos Supermercados Catuna. Refira-se, foi colocada uma passadeira para peões na zona das Quatro Estradas, depois de alguns protestos dos moradores. Porém, não existe sinalização táctil nessas passadeiras, para as pessoas com deficiência visual. A situação actual deste local vai fazer com que a pessoa invisual ou com baixa visão tenha grandes dificuldades em detectar o local exacto onde existe uma passadeira ou uma paragem de autocarro, uma vez que a sua marcação é apenas visual. “Eu como deficiente visual estou indignadíssimo porque não sei onde está a passadeira para peões, não tenho nenhum meio que me indique que está ali uma passadeira. O piso é para nós, invisuais, todo igual, não tem qualquer destaque, nem referência que tem ali uma passadeira”, confessa Faustino Sousa, deficiente visual desde os 18 anos. Faustino Sousa vive há 46 anos nas Quatro Estradas e refere que nunca sentiu problemas com a acessibilidade. Hoje, em 2007 sente que regrediu em termos de segurança e mobilidade. “Não tenho condições de atravessar. Eu não sei onde estão as passadeiras. Eu admito isso numa passadeira mais antiga. É isto que me indigna e me faz questionar em que raio de País estou”, expressa revoltado. Uma das soluções para a falta de acessibilidade dos peões é segundo o proprietário da Body Clinic, a colocação de uma nova passadeira para peões. “A única passagem para peões é manifestamente insuficiente. Nós exigimos, nós queremos uma outra passagem para peões. É o mínimo que nos podem dar, já que nos retiraram a liberdade de circularmos”, acrescenta. Tony Catuna, filho da proprietária*

dos Supermercados Catuna partilha da mesma opinião. “Eu penso que o ideal seria colocar uma segunda passadeira aqui, com limite de velocidade, porque aqui é onde as pessoas andam”, refere.²³”



Ilustração 2: Panorâmica das Quatro Estradas Fonte Região Sul

A nova estrada, desenhada de forma a “descongestionar o entroncamento (agora com rotunda) das Quatro Estradas” foi inaugurada, com pompa e circunstância a 09 de Julho de 2007, com a presença do presidente da Câmara Municipal de Loulé, Seruca Emídio, e do o secretário de Estado Adjunto das Obras Públicas e das Comunicações, Paulo Campos. Na notícia do mesmo jornal atrás consultado este referencia que “a nova estrada vem contribuir para que os grandes empreendimentos turísticos fiquem mais acessíveis, nomeadamente, Quinta do Lago, Vale de Lobo, Garrão e outros empreendimentos da orla costeira da freguesia de Almancil.” Já para o presidente da Câmara Municipal de Loulé, “As Quatros Estradas representavam um “sério estrangulamento às fáceis deslocações entre o centro administrativo do concelho –

²³ A alternativa ao “muro de Berlim” das Quatro Estradas”, in Região Sul Online, 23 de Junho de 2007, [Online] URL: <http://www.regiao-sul.pt/noticia.php?refnoticia=74517>

Loulé e os seus pólos excêntricos por excelência – Almancil e Quarteira” pelo que esta “é a resolução de um problema grave que diz respeito não só ao municípes de Loulé, mas também aos muitos milhares de cidadãos portugueses e estrangeiros que se deslocavam para o litoral e com frequência tinham problemas de circulação e também com os acidentes que se verificavam com alta frequência nas zonas das quatro estradas.²⁴”

Ainda segundo a mesma notícia, o secretário de Estado Adjunto das Obras Públicas e das Comunicações “congratulou a obra e a caracterizou como um esforço do Estado onde “o benefício ultrapassa claramente o esforço”, dizendo ainda que “também que a modernização da estrutura rodoviária no Algarve assume um “valor estratégico essencial.”

Segundo Davies (Davies 1992), os engenheiros, tanto responsáveis pela construção dos automóveis como pela construção das estradas, procuram legitimar uma ideologia – o uso do veículo – através da sua suposta cientificidade e neutralidade. Não nos esqueçamos que estes engenheiros, segundo Davies, tendem a ver como irrelevante o comportamento humano, e a eliminar os problemas, tornando as coisas mais fáceis para os automobilistas. Este parece (vide a Ilustração 2, acima), ser aqui o caso, até mesmo pelas palavras tanto do Presidente da Câmara de Loulé e do Secretário Adjunto de Estado das Obras Públicas, ou seja, criar mais acessibilidades para os automobilistas, os “milhares de cidadãos portugueses e estrangeiros”, numa palavra, turistas. Turistas esses que todos os anos se deslocam em massa ao concelho de Loulé, nomeadamente aos grandes empreendimentos turísticos, Quinta do Lago, Vilamoura, Garrão, como frisou o Presidente da Câmara de Loulé, ajudando a economia local.

Entre a segurança dos peões e facilitar a vida aos automobilistas, parece não ter existido grande dúvida: voltando a referir Davies, para este a formação e educação rodoviária destinada aos peões ensina-os, desde pequenos, a ter medo dos veículos e, conseqüentemente, a abandonar as ruas, ao mesmo tempo que confere mais facilidades ao condutor, encorajando-o a enfrentar – e menosprezar – mais riscos. “*Road safety education demonstrates to children the hegemony of the motor-car.*” (Davies 1992: 115) Ainda sobre esta rotunda das Quatro Estradas, a 23 de Junho de 2007, uma outra notícia do jornal Região Sul Online dava conta do requerimento do deputado social-democrata José Mendes Bota “reclamando a “construção de passagens aéreas para peões” na

24 “Loulé inaugura ligação entre Loulé e Quarteira”, in Região Sul Online, 09 de Julho de 2007, [Online] URL: <http://www.regiao-sul.pt/noticia.php?refnoticia=75018>

localidade de Quatro Estradas, para que aos mais de 500 habitantes da zona lhes seja facultada a possibilidade de atravessarem a Estrada Nacional 125 em condições de segurança.” O deputado pergunta ainda: “Será que o autor de um tal projecto, adoptado pelo Instituto das Estradas de Portugal, resolveu instalar um autêntico “muro de Berlim”, em rede, separando famílias, vizinhos e utentes, sem prever a construção prévia de uma passagem pedonal desnivelada sobre a EN 125?” acrescentando ainda “Vai o Instituto das Estradas de Portugal lançar urgentemente uma empreitada de construção de uma passagem aérea sobre a EN 125, no sítio das Quatro Estradas? Quando? Com que data de execução prevista?”

Contudo, a estas questões foi contraposta a urgência em inaugurar a obra, duas semanas após este requerimento ter sido enviado à Assembleia da República. A resposta a este requerimento veio surgir apenas a 31 de Agosto de 2007, comprometendo-se o Governo a “construir uma passagem aérea para peões na EN125 junto das Quatro Estradas”, mas “sem adiantar datas²⁵.”

5.6.Desordenamento rodoviário

Se o caso acima referido é paradigmático da falta de preparação e sensibilidade das autoridades face às necessidades das populações e dos peões, também os próprios condutores, quer de motociclos, quer de automóveis, se queixam do desordenamento das estradas:

“Portanto isto aqui, houve todo um desordenamento urbanístico maluco no Algarve todo. Não é só na cidade de Faro, houve zonas no Algarve que, portanto, há casas por todo o lado, há cruzamentos por todo o lado, há rotundas por todo o lado, há sinais por todo o lado. Se calhar há mais sinais aqui no Algarve que há no resto da Espanha! Isto é entre aspas, claro, não é em termos percentuais. Porque houve construção a mais por todo o lado, como tás a ver. Isso aí, vê-se por exemplo quando falam na 125, que é uma estrada perigosa. De facto é, mas continua-se a construir. Quer dizer, toda a gente fala na sinistralidade na 125 [Estrada Nacional 125], que é das piores estradas na Europa, onde morrem mais pessoas, mas ainda se continua a construir, com saídas directas para a estrada, não se pára. Continua-se a falar daquilo, a falar, a falar, mas a construir. Um faz um armazém, o outro faz o stand de automóveis, que devem haver ali,

²⁵ “Governo assume construir passagem aérea nas Quatro Estradas”, in Região Sul Online, 31 de Agosto de 2007, [Online], URL: <http://www.regiao-sul.pt/noticia.php?refnoticia=76598>

nem sei quantos stands de automóveis. Ora tudo aquilo aumenta o tráfego na 125, depois aliado um pouco àquela zona, há a condução descuidada, pois logicamente tem de haver acidentes.”

Zé Amaro, Motociclista

Em torno da EN125, na qual, lembremo-nos, o limite de velocidade máximo de circulação permitido por lei é de 90 km por hora – com restrições pontuais, tais como semáforos limitadores de velocidade, em locais de maior afluência de peões – existem pessoas, vida humana. São incontáveis os cafés e stands de berma de estrada, entradas de veículos pesados, de veículos de tracção animal, efectuando as mais mirabolantes manobras. Se por um lado, segundo a teoria da homeostase do risco (Wilde 1982; Adams 1995) postula que os mecanismos colectivos de gestão do risco funcionam à imagem de um termóstato, tendendo para um nível óptimo de risco tolerável, nível esse que é alcançado através da avaliação do risco percebido e dos custos e que podem advir dos comportamentos mais ou menos arriscados. Assim, o condutor, face ao risco percebido e ao nível óptimo, ajustará o seu comportamento, arriscando mais ou menos, e fazendo os números da sinistralidade rodoviária num determinado círculo crescer ou diminuir. Por seu turno, estes números influenciarão a própria avaliação dos riscos por parte dos condutores. (Wilde 1998).

Para estes autores, em consonância com Davies (Davies 1992), as estratégias em torno da segurança rodoviária são contra-produtivas, uma vez que, ao promover a segurança passiva dos ocupantes do veículo, promovem também o seu sentimento de impunidade, levando-os a correr mais riscos. Assim, segundo esta teoria, os sinais de trânsito, os cafés, stands, os peões, todos os movimentos que, quotidianamente, se repetem nas bermas da EN125 levariam os condutores a tomar mais cuidados, a conduzir de forma mais cautelosa. Mas, em contrapartida, os sinais luminosos da mesma estrada, bem como a sua configuração, com largas e amplas rectas, poderiam constituir abrindo alas para os condutores, fornecendo-lhes um sinal de que podem acelerar à vontade. Esta teoria parece aplicar-se à EN125, bem como a muitas outras estradas nacionais e municipais onde efectuei trabalho de campo: nos caminhos mais pequenos, mais sinuosos, mais apertados, ou seja, naqueles onde a desorganização do ambiente envolvente parece propiciar mais a sinistralidade, nestes caminhos, os condutores tendem a conduzir de forma mais cuidadosa, ao passo que nas longas rectas da EN125, bem como nos semáforos limitadores de velocidade, os condutores tendem a acelerar,

como que legitimados pela infra-estrutura, que lhes confere a predominância. Sobre este aspecto, Pedro Oliveira Magalhães (Magalhães 2007: 54), nota que “*Em Portugal (...) é prática comum perante a sinalização luminosa, tomar o sentido do sinal amarelo, de abrandamento, pelo sentido de aceleração (...).*” Entre os vários peões que abordei na rua, atravessando fora das respectivas passadeiras para travessia da estrada, são vários os que dizem preferir atravessar fora das mesmas, pois “*Os condutores não têm respeito nenhum pelos peões. E nas passadeiras ainda é pior, pensamos que eles vão parar e depois não param. Aqui [fora da passadeira] parece que têm mais cuidado.*”, afirma um peão na baixa de Faro.

5.7. Ruído visual

Todos estes factores, estas distrações representam “ruído visual”, desviando a atenção dos sinais, retirando-lhes a sua relevância, num país onde “*estima-se que, dentro das localidades, em cada 10 (dez) sinais verticais, o condutor “normal” português não observe com atenção sequer 1 (um), por incrível que possa parecer, não só porque circula naturalmente com velocidade excessiva, como também porque circula de forma incauta e sem preocupação no que passa fora da sua via de trânsito.*” (Magalhães 2007: 58) impunham-se sinais de maiores dimensões, visíveis à distância, e não, como se verifica, pequenos sinais, muitas vezes colocados em cima dos próprios obstáculos:

“Estão a fazer uma obra, a seguir à curva, antes da curva deviam ter sinalização para que a gente se aperceba que está uma obra, que está um buraco, que está, prontos, que estão em obras, que está qualquer obstáculo, não! Põem a sinalização junto da obra e antes da curva não põem! Ao desembicar da curva, depara-se com uma obra na frente, não é, quer dizer...tem de travar forçosamente.”

Vítor Gonçalves, Motorista de Pesados

Existem, de facto, sinalização em excesso: desde semáforos, até sinais verticais e horizontais, muitas vezes mal colocados. Além da sua deficiente colocação e posterior manutenção – foram vários os que encontrei danificados durante o meu trabalho de campo -, estão cercados por uma parafernália de outdoors publicitários, mupis, stands, placas indicativas de festividades locais, árvores e arbustos que retiram visibilidade aos mesmos, que preenchem o campo visual dos condutores com o “ruído visual” em excesso. Não é de admirar pois, como nota Pedro Oliveira Magalhães que “a

negligência relativamente à sinalização vertical é frequente na VP. Os sinais de perigo devem sempre ser tidos em elevada consideração, na medida em que alertam para eventuais perigos prováveis e frequentes; a atenção e respeito pela sinalização de perigo / travessia de peões reduz o risco de atropelamento. Também a sinalização de proibição e de obrigação é elemento básico e importante para uma circulação correcta e controlada dos veículos. O seu incumprimento voluntário ou negligente potencia a sinistralidade.” (Magalhães 2007: 55) Este incumprimento resulta, em parte por desmazelo dos condutores, que conduzem distraidamente, mas também por incúria de quem devia zelar pela manutenção das infra-estruturas rodoviárias.

5.8.Hermenêutica Rodoviária: O problema da interpretação

Mas, se por um lado, a colocação dos sinais leva a que os condutores os menosprezem, retirando-lhes importância, por outro lado, a própria relação dos condutores com os sinais é de natureza algo ambígua. Um dos grandes problemas que afecta a relação entre os condutores nas estradas portuguesas e a sinalização rodoviária que os rodeia reside, precisamente, na interpretação: os sinais são vistos como adaptáveis, interpretáveis, relativos, numa palavra, interpretáveis. Para os condutores portugueses, a sinalização rodoviária, mais do que uma imposição é antes uma sugestão: assim, perante um sinal limitando a velocidade a 70 quilómetros por hora, o condutor reage passando por essa a 90 ou 100 quilómetros por hora, reduzindo a velocidade apenas após o sinal: *“Por exemplo ali à entrada de Faro, como quem vem do Patacão, metem um radar logo a seguir à placa da localidade, onde diz Faro. É uma desonestidade! Eu ali venho a 70, não vou travar a fundo, posso provocar um acidente! De 70 para 50 são 20 quilómetros! Com um carro pesado tapo a visibilidade de quem vem atrás, pode nem conhecer a estrada e bate-me!”*, nota um condutor de um pesado de passageiros. Uma espécie de analfabetismo funcional parece então toldar a relação dos condutores, mesmo os profissionais, para com as regras e sinais de trânsito, tornando-os, não obrigatórios, mas sim relativos. Algumas viagens efectuadas entre Faro e Olhão, em vários tipos de veículo, permitiram-me constatar alguns aspectos, que confirmam esta teoria: o sinal amarelo, como já foi visto atrás, serve para acelerar, para tentar passar antes que caia o vermelho e não para parar; no stop abrandar-se e não se pára, entre outros.

O que existe aqui de comum é o facto de os condutores adequarem, interpretarem os sinais à medida das suas necessidades momentâneas: *“Dizer-se então que estes*

protagonistas acreditam que certos bocados da matéria são interpretáveis, no sentido especial em que eles acreditam encontrar-se numa posição particular que lhes permite compreendê-los. Estas são muitas vezes convicções acerca de certas habilidades especiais, adquiridas através da experiência repetida, intuição inata, etc., bem como crenças acerca das virtudes de certos tipos de conhecimento especializado que pode ser aprendido e ensinado frequentemente em lugares especializados. (...) A um nível menos óbvio, isto também indica aquilo a que se poderia chamar uma crença numa linguagem comum – uma linguagem relativa que é comum tanto aos objectos que fazemos falar como à nossa própria linguagem.” (Tamen 2003: 127)

Recorde-se uma saída acima mencionada, com um jovem adepto do tuning, que nos cruzamentos e entroncamentos, desrespeitando a cedência de prioridade, passava, mesmo com outros veículos aproximando-se: este condutor, tentando demonstrar a sua capacidade e do seu veículo, as suas habilidades, interpretava os sinais e as suas manobras através do seu prisma pessoal: assim, pensando possuir habilidade e veículo acima da média, este condutor desrespeitava os sinais. Ou melhor, respeitava-os à sua maneira: “*Dava tempo de entrar. À velocidade que ele vinha, e com este carro, dá tempo à vontade*”, afirmava este jovem condutor.

Os condutores julgam possuir *habilidades especiais* que os tornam os melhores intérpretes das situações com que se deparam na estrada, mesmo que esta crença seja injustificada. Veja-se o caso de um taxista do concelho de Loulé:

“Eu houve um sábado, ali onde fazem agora o mercado de Loulé – não sei se o senhor sabe, mas aqui o mercado está em obras, e então passaram-no lá para cima, junto ao tribunal de Loulé. E então fecham aquilo ali ao Sábado, metem um sentido proibido num lado e metem outro sentido noutra. E de vez em quando está lá um senhor da câmara, do trânsito. Tem um colete luminoso que diz trânsito. Mas nesse dia que eu precisei de entrar lá dentro, estava lá um agente da GNR. É que eu recebi uma chamada ali de Betunes, à saída de Loulé, de uma senhora, para ir buscá-la que ela tinha que ir ajudar a carregar os sacos à mãe, que já era velhota e que estava no mercado de Loulé ou então na porta do Pingo Doce. E eu como vinha de cima disse logo à “Sim senhor. Então entramos logo aqui pelo mercado, se a senhora sua mãe não está ali, calha de caminho e depois vamos ao Pingo Doce.” E assim fizemos. Aquilo tinha aqueles proibidos, mas é provisório. Eu entro lá dentro devagarinho, porque aquilo tem um proibido só ao meio, mas dá para passar, não é? As pessoas andam ali. Porquê, eu entro ali porquê? Porque vou carregar, vou fazer uma carga, e penso que o

proibido, lá não diz excepto cargas ou descargas, mas os outros, os peixeiros, o homem da fruta, o homem das batatas, toda aquela gente tem que entrar lá com os camiões. E eu também tenho um transporte público, os outros nem são, aquele é. O homem [agente da autoridade] jogou-se para o meio do carro, mandou-me parar, e disse “Então o senhor não vê além o proibido?” eu disse assim: “Ó senhor agente, eu trago esta senhora aqui, que vem à pergunta da mãe, diz que está aqui na porta do mercado, com uma porção de sacos, que é para dar uma ajuda, não vou deixar o carro lá, 100 metros e venho.” Responde-me ele “ O senhor não tem que passar o proibido! E ainda mais o senhor que é um profissional, então não conhece um proibido?” e eu digo “Eu conheço um proibido, mas eu penso que eu posso entrar aqui para carregar ou descarregar.” Arranjei ali um trinta e um com ele, eu disse “Se o senhor quiser multar, multe-me, mas eu vou falar com o seu superior, vou falar com o sargento lá em baixo, porque eu ando a trabalhar, eu não ando aqui a passear aqui, eu tenho aqui a senhora aqui que é testemunha que venho à pergunta da mãe; olhe de facto não está aqui, ela diz que se não estivesse aqui que estava no Pingo Doce, eu venho além de cima calha-me logo passar aqui, depois ir ao Pingo Doce.” Pronto, mas naquela discussão com o fulano e depois lá me mandou embora, está a perceber?”

Luciano Pedro, Taxista

Neste relato apresentado por um taxista, um motorista profissional, encontramos bem patente este conflito entre a regra e a interpretação: “ *O senhor não tem que passar o proibido, o senhor, e ainda mais o senhor que é um profissional, então não conhece um proibido?*” e eu digo “*Eu conheço um proibido, mas eu penso que eu posso entrar aqui para carregar ou descarregar.*” O condutor conhece as regras da estrada, mas a sua interpretação dos sinais de trânsito leva-o a *pensar* que pode passar um sentido proibido, que o pode interpretar à medida das suas capacidades ou necessidades.

“Mas aquilo é um sinal provisório, está a perceber? É um, eles metem aquilo num tripé e metem aquilo ali, aquilo é só ao sábado, desde as 9 da manhã, ou 8 da manhã até à 1 da tarde. Depois tiram aquilo, aquilo é uma estrada transitável ali. Mas eu como vou fazer uma carga, eu tenho que entrar com o carro lá dentro”

Luciano Pedro, Taxista

A regra é vista como maleável, podendo ser adaptada à necessidade do condutor, para mais sendo o sinal provisório. Esta atitude perante os sinais – bem como todo o Código

da Estrada – é algo recorrente nas estradas. Um exemplo paradigmático desta atitude é o sinal STOP: nas escolas de condução é repetida vezes sem conta a velha máxima de “*no STOP temos sempre de parar, nem que esteja colocado no meio do deserto*”; contudo, na prática, temos que o STOP é, como já foi dito, interpretado como uma cedência de passagem, dado que os condutores, caso consigam passar sem imobilizar o veículo, passam – nem sequer sendo necessário que a estrada se encontre deserta.

Segundo Miguel Tamen “*a representação, neste sentido, é meramente uma paráfrase dignificada do facto de que não se é um interprete de alguma coisa sem uma razão especial para tal, bem como um equivalente obliquo de uma estranha tese, segundo a qual uma pessoa se vê a si própria como o melhor porta voz disponível do que quer que esteja a interpretar*” (Tamen 2002: 132) De facto, visto desta perspectiva, todos possuímos boas razões para desrespeitar a lei, como confidencia o mesmo taxista:

“Nos casos todos de acidente, eu penso que, nós aqui, muita das vezes, um bocadinho talvez de velocidade ou um bocadinho de pressa, porque aahhh...mas isto aqui tem muita coisa a ver, isto aqui não é só a gente a ver com a situação de pressa...é que o cliente muitas vezes obriga-nos a andar, porque repare, olhe eu aí na semana passada, eu recebi ali uma chamada ali como sai de Loulé, em frente ao LIDL, do lado direito? E eu recebi ali uma chamada, a miúda, quer dizer, deixou-se dormir, aahhh, tinha um miúdo pequenino, tinha que apanhar um voo e esqueceu-se. E a hora que ela me ligou já era para estar lá, já só tinha só uma hora. Portanto eles dizem sempre duas horas e ela ainda estava-se a despachar, tinha acordado, ainda tinha que se vestir, fazer o resto da mala, lavar o bebé, preparar blábláblá porque já era para estar lá, com o check in feito e tudo. E eu aí o que é que eu faço? “O senhor consegue estar no aeroporto num quarto de hora vinte minutos?” Eu digo que se não houver trânsito consigo, então, mas porquê? “É que eu tou atrasada, olhe eu já era para tar quase a entrar para dentro do avião.” E aí nós, muita das vezes temos que andar, temos que andar, podemos arranjar problemas com a polícia, podemos ter um acidente, podemos ter muita coisa, Porque nos acidentes nos motoristas, muita das vezes, olhe, eu ando nesta vida e digo uma coisa, ando aqui há muitos anos e nunca, praticamente nunca, vi um acidente aqui na minha região, eu falo aqui no concelho de Loulé, que o motorista do táxi fosse o culpado. Mas pode haver um toquezinho às vezes, uma pessoa estava na bicha, uma coisa de trás, mas coisa ligeira; grandes acidentes nunca, nunca. Porque uma pessoa que anda na estrada, uma pessoa que é motorista, mesmo que não queira, no dia a dia ganha, ganha...a pessoa vai falando com os clientes e aquilo é o dia a dia da gente, a

gente agarra uma prática naquilo que é como estar aqui sentado falando com o senhor! Quem diz eu diz outros colegas, com uma normalidade e vamos conduzindo que é uma coisa, você repare, é uma coisa que uma pessoa faz no dia a dia, é por isso é que eu digo, muita das vezes, os acidentes são muita das vezes talvez causados mais por terceiros dos que por nós próprios, está a ver? E às vezes andamos um bocadinho picados porque os clientes também nos obrigam.”

Esta opinião é partilhada por um seu colega, também de Loulé que, no seguimento da mesma conversa adianta:

“Eu muita das vezes eu tenho saído da praça de Loulé, não fica ninguém, carrego, por exemplo, uma senhora, por exemplo, vou a Almancil e volto, posso levar aí entre 15 a 20 minutos, e chego lá está uma pessoa ou duas ou três ou quatro e diz assim: “Mas então que é dos táxis hoje? Há uma hora que eu estou aqui ainda não apareceu ninguém!” Mas como é que a senhora pode estar ali há uma hora se eu sai só há 15 minutos? E as pessoas são sempre assim, percebe? Muita das vezes nós andamos rápidos por causa das pessoas que nos obrigam, porque eu não tenho interesse nenhum que uma pessoa perca um comboio derivado, se eu puder desenrascar, desenrasco. Eu já tenho levado de Loulé à estação 5 minutos. Está a perceber? Pronto, para desenrascar a pessoa, é assim. Andamos conforme os clientes nos obrigam, porque uma velocidade, nós mesmo nos nossos estatutos e nas nossas regras, nós nunca devemos exceder uma velocidade que meta outras pessoas, que o cliente quer terceiros em risco! Nós temos que ter uma velocidade moderada, porque aquilo não é um carro de corrida, aquilo é um carro de aluguer, e nós temos que servir a pessoa, porque também temos clientes que nos dizem assim: O senhor faça uma condução suave, o senhor vá devagar porque eu não quero ir com excesso de velocidade, e depende. Como há outros que batem o dedo no relógio, porque estão atrasados e nós aí temos que andar. Dizemos “Olhe, eu não posso voar, mas vou tentar em fazer o melhor que posso.”

Carlos, Taxista

Já num diálogo acima transcrito, numa conversa entre um taxista e o seu cliente, ficou bem patente esta ideia de interpretação das regras, moldadas à medida de cada um, dos seus interesses, habilidades que pensa possuir e veículo que possui. Às manobras perigosas, agressivas e intimidatórias que encontramos nas estradas portuguesas, os condutores os condutores respondem, seguros no conforto do seu veículo, de forma

hermenêutica, interpretando, e como bem referia Miguel Tamen, todos se acham os melhores intérpretes do que quer que estejam a interpretar.

Num já citado trabalho de 1982, *La conquête de l'Amérique*, Tzvetan Todorov propõe-nos uma interessante reflexão sobre o conhecimento do outro, de nós próprios, mas sobretudo do conhecimento do mundo. Todorov utiliza como fio condutor a primeira viagem de Cristóvão Colombo rumo ao Novo Mundo, para identificar aquilo que denomina de “*estratégia de interpretação finalista*”, ou seja, uma estratégia onde o sentido final é dado de antemão, aquilo que se procura é o caminho que religa o sentido inicial ao sentido último, sendo o argumento decisivo um argumento de autoridade, não de experiência. Segundo este autor, Colombo sabia de antemão o que iria encontrar, servindo a experiência concreta apenas para confirmar aquilo que já sabia. Isto não quer dizer que Colombo sabia que iria encontrar algo em concreto, mas sim que aquilo que Colombo procurava era precisamente uma projecção de si mesmo, do sujeito que comunica, sobre o universo: uma identificação dos *seus* valores com *os* valores. (Todorov 1982). Analisando os diários de bordo de Colombo e de seus imediatos e cronistas, Todorov conclui que o navegador interpretava os sinais da natureza em função dos seus interesses e crenças pessoais, estando constantemente a ver sinais de terra firme, mesmo quando esta persistia em não aparecer. Também os condutores portugueses parecem praticar esta estratégia finalista, utilizando todo o tipo de justificativas para justificar o injustificável, ou seja, os constantes atropelos ao Código da Estrada: o discurso, à posteriori, serve apenas para tentar legitimizar, branquear situações concretas. Segundo Todorov “*(...) un monde surdétèrminé será forcément aussi un monde surinterprète.*” (Todorov 1982: 71), afirmação que se adequa perfeitamente às sobreinterpretadas estradas portuguesas.

Atente-se então à resposta de um motociclista a uma questão sobre o uso do capacete:

“Sim, sim, sim. Sim, sempre capacete. Embora gostasse que fosse facultativo, a pessoa se quiser anda de capacete, se não quiser não anda. Logicamente, se por acaso tivesse numa praia, e andasse ali distâncias relativamente curtas, pois se calhar não andava de capacete, embora reconheça que com uma queda, mesmo numa distância curta e uma queda, se bater mal com a cabeça pode ser fatal, não é?”

Tiago, motociclista

O perigo, não sendo completamente subestimado, é remetido para um a categoria do pouco provável: numa praia, numa distância relativamente pequena, é menos provável

que suceda algo, pensa o condutor, que possa acontecer. Pode acontecer, mas, numa distância pequena, não valerá a maçada de colocar o capacete. Contudo, ao contrário da maioria dos condutores de veículos com quem conversei ao longo deste trabalho de campo, o motociclista, sem os dispositivos de segurança do automóvel, reconhece a importância de utilizar sempre o capacete, ao contrário do que se passa, por exemplo, com o uso do cinto de segurança ou da utilização do telemóvel enquanto se conduz.

Por outro lado, paradoxalmente, parece ser a própria mente humana, o pensamento humano que cria, que traz um risco acrescido à própria condução, através da forma como percebe e analisa os riscos: o “*eu penso que*” equivalerá então a um reflexo do autismo a que, o ser humano, fechado dentro do seu automóvel, em permanente competição com outros semelhantes seus, também eles equipados com automóveis, é sujeito? E quererá então isto dizer que, se é o factor humano que cria riscos acrescidos na estrada, este deveria ser eliminado? Este aspecto remete para a forma como a mente humana percepção dos riscos, a qual, por sua vez, remete para uma ideia de linearidade e de normalidade, que analisaremos no capítulo seguinte.

6.O homem e a estrada

6.1.Só acontece aos outros

Propomo-nos agora, baseando-nos nos dados etnográficos até agora apresentados, abordar a forma como se efectua a aprendizagem do ser humano, a sua integração num sistema social pré-estabelecido, com regras já estabelecidas, e em cujo seio esse ser se posicionará sempre em relação aos outros. Iremos tentar demonstrar como a ideia de normalidade, de regularidade, muito presente na cultura rodoviária portuguesa: para os condutores com quem mantive contacto ao longo da pesquisa para este trabalho, aquilo que se passa nas estradas é considerado normal. Grande parte das ideias recorrentes sobre o universo rodoviário reside precisamente na ideia de normalidade: o acidente é uma *anormalidade*, uma perturbação da normal cadeia de acontecimentos, da regularidade que advém, justamente, da interpretação: ao interpretar, tomamos como modelo de normalidade, como base de comparação as nossas perspectivas, aquilo que a nossa imaginação conhece. Como afirma Rui Zink:

“O outro lado da questão é que só se conhece o que se imagina. A visão lusa da estrada é simultaneamente sincopada e amputada. Claro, os portugueses tem uma visão da estrada enquanto palco de acidentes – mas o acidente é, geralmente, uma perturbação na história, ou o espoletar do conflito; nunca (ou quase nunca) objecto, em si, de interesse. Há uma verdadeira falta de imaginário rodoviário português e há também, lamento dizê-lo, uma verdadeira falta de imaginação. Tenho, a minha ciência fornece-me, uma definição funcional do acto de imaginar: capacidade de ver as implicações possíveis de uma dada situação. Segundo este entendimento, dar a uma elefante a capacidade de voar porque ele tem orelhas tão grandes como as asas de um avião não é muito diferente de ser capaz de ver que um copo à beira de uma mesa pode ... cair.”
(Zink 2003: 27)

O acidente é algo que só acontece aos outros: este cliché, já bastante gasto, ilustra perfeitamente o pensamento de quem conduz; até ao momento em que esse alguém se transforma, ele próprio, num outro, naquele sobre quem recai a fatalidade. De facto, se nunca me aconteceu nada, se nunca sofri um acidente, porquê acreditar que me vai acontecer, hoje, agora, aqui? Por outro lado, são vários os condutores que afirmam terem alterado a sua perspectiva sobre a estrada, o seu estilo de conduzir após terem

estado envolvidos em acidentes, mesmo como observadores. É o conhecimento, o tomar contacto com uma nova realidade que abre os olhos aos condutores sobre a possibilidade de eles, no papel de outros dos outros, serem vítimas da sinistralidade rodoviária.

Porém, é a própria ideia de percepção que parece estar em causa: o que é, afinal, percepção de riscos? O filósofo materialista radical norte-americano Daniel Dennett fornece-nos algumas boas pistas neste sentido. Para este filósofo, a mente consciente está constantemente a observar, a receber e a assimilar toda a informação disponível em seu redor. (Dennett 1992), sendo a percepção o resultado de um processo perceptivo: assim e segundo Dennett, é possível construir uma teoria da percepção sem abordar a questão sobre “o que é a percepção?”, visto que o enfoque dessa teoria deveria estar precisamente no processo perceptivo, e não no seu resultado (Dennett 1996). A percepção deve ser vista como o próprio processo, de “*responding to something "given" by taking it—by responding to it in one interpretive manner or another.*” (Dennett 1996)

Para Dennett, a visão tradicional (Farrell, 1950, Nagel, 1974) e mais aceite sobre o processo perceptivo incide sobre a ideia de que os materiais brutos que são analisados pelo cérebro entram para um lugar profundo do cérebro, onde são, de uma só vez, analisados: “*I call the mythical place somewhere in the center of the brain "where it all comes together" for consciousness the Cartesian Theater). All the work that has been dimly imagined to be done in the Cartesian Theater has to be done somewhere, and no doubt all the corner turning happens in the brain.*” (Dennett 1996) Ou seja, a ideia de um Teatro Cartesiano, uma unidade de processamento central no nosso cérebro, onde tudo acontece, assumindo a linearidade do mundo em que vivemos. Um lugar central, uma meta (“*finish line*”) a partir do qual todas essas matérias brutas das quais se alimenta a percepção adquirem essa existência: uma unidade de processamento central onde tomamos conhecimento do mundo, através do processamento de dados do mundo exterior. Um lugar, se quisermos, onde começa o eu, onde começa a consciência.

A ideia de que existe uma tal unidade central de processamento, cujos produtos seriam então a percepção, encaixa na ideia de que seria possível encontrar no cérebro humano, localizar, a essência do eu, da pessoa, como se essa essência residisse num local único, determinável, para e de onde confluiriam todo o fluxo cognitivo, perceptual, mnemónico que constituem o ser humano. Para Dennett, esse é um sonho cartesiano de linearidade, de tal forma que, como vimos atrás, denomina esse lugar mítico onde tudo

ganha forma como Teatro Cartesiano (“*Cartesian Theater*”), lugar para onde convergem todos os materiais provenientes da experiência sensorial humana.

O autor prossegue a sua teoria com uma ilustração: “*What is known in American history as the War of 1812 was fought between the British and the Americans, and on Christmas Eve, 1814, in Ghent, the two opposing nations signed a peace treaty. The news of that signing thereupon began to travel out around the globe in all directions at a rather slow pace. It arrived in London, no doubt, within a few hours, at most a day, after the signing of the treaty in Ghent. It arrived in New Orleans too late to prevent a battle, the notorious Battle of New Orleans, which was fought two weeks after the treaty was signed. Over a thousand British troops were killed. Now suppose we were to ask the following somewhat bizarre question: when did the British Empire learn about the signing of the truce? The ambassador in Ghent learned about the signing of the truce instantaneously; he watched his own hand sign the treaty. The members of Parliament, and the King, and the other officials in London learned it some time later. The poor commander of the British forces near New Orleans learned it only too late, alas, several weeks after the event. Suppose we knew to the day, to the minute, to the second, when each element, each agent, of the British Empire learned of the signing of the truce. This still wouldn't tell us when "the British Empire" learned of the signing of the truce, because no one of those agents counts as the place where the British Empire resides.*”

(Dennett 1995a) Quando, então, é que o ser humano toma conhecimento de algo que, imaginemos, se encontra no seu campo visual? Como e quando é que um condutor toma consciência de um obstáculo imprevisto? De acordo com a teoria do “Teatro Cartesiano”, este seria um processo de descodificação, sendo necessários apenas alguns milissegundos entre a recepção do obstáculo pela retina e a sua posterior transmissão ao cérebro, mais concretamente ao “Teatro Cartesiano”, onde este seria processado.

Vários autores (Bloch 1998, Anderson 1991) lembram que o processo cognitivo de processamento dos materiais provenientes do mundo exterior deve ser extremamente rápidos e eficientes, o que não parece ser o caso do “Teatro Cartesiano”: diz-nos Dennett (Dennett 1995) que, hoje em dia, os neurocientistas se distanciam das ideias tradicionais, reconhecendo à arquitectura do cérebro formas bem mais complexas. Mais do que apenas processar informações que lhe chegam a uma central de processamento, a actividade mental consiste em correlacionar e comparar conteúdos diferentes, que se encontram espalhados por diferentes áreas do cérebro: “*The brain must be able to "bind" or "correlate" and "compare" various separately discriminated contents, but the*

processes that accomplish these unifications are themselves distributed, not gathered at some central decision point, and as a result, the "point of view of the observer" is spatially smeared." (Dennett 1995)

O autor nota que René Descartes postulava a existência de um tal lugar central do cérebro onde tudo é processado, tendo identificado esse lugar na glândula pineal, uma glândula endócrina que se situa no cérebro humano, precisamente entre os dois hemisférios, sendo, segundo Descartes, uma porta de entrada para a consciência humana (Dennett 1995), um "*seat of the soul*": "*Apart from this gland, there cannot be any other place in the whole body where the soul directly exercises its function. I am convinced of this, by the observation that all the other parts of our brain double, as also are all the organs of our external senses — eyes, hands, ears and so on. But in so far as we have only one simple thought about a given object at any one time, there must necessarily be some place where the two images coming through the two eyes, or the two impressions coming from a single object through the double organs of any other sense, can come together in a single image or impression before reaching the soul, so that they do not present to it two objects instead of one. We can easily understand that these images or other impressions are unified in this gland by means of the spirits which fill the cavities of the brain. But they cannot exist united in this way in any other place in the body except as a result of their being united in this gland*" (Descartes 352-352: 1988) Para o cérebro estar consciente de algo, esse algo teria de atingir esta glândula, partindo dos dispositivos sensoriais; o cérebro analisava esse algo, transformando-o numa percepção e reagindo, enviando essa reacção para o corpo humano, que, em resposta, reagia, obedecendo ao impulso, num dualismo interaccionista, muito ao jeito de Descartes.

O neurocirurgião António Damásio nota precisamente que o argumento de Descartes, ou seja, a separação entre mente e corpo, é um argumento falacioso, pois o cérebro não deve ser visto como o ponto central do corpo humano, como o grande órgão de controlo de todo o corpo mas sim como um de entre vários outros órgãos que servem os interesses do corpo que os alimenta. Para Damásio, "*Nature appears to have built the apparatus of rationality not just on top of the apparatus of biological regulation, but also from it and with it.*" (Damásio 1994: 128), ou seja, o conhecimento humano não provém da mente, mas das necessidades corporais, sendo estas que definem as decisões mentais. Contrariamente às ideias de Descartes sobre cognição, que defendia um divórcio entre mente e corpo, segundo Damásio é precisamente deste cruzamento entre arquitectura mental e necessidades corporais que nasce todo o conhecimento humano,

um conhecimento que o pensamento puro não poderia alcançar divorciado das funções corporais. Não existe uma aprendizagem entre conhecimento mental e corporal: também as acções rotineiras, quotidianas, os mais simples gestos e reacções imediatas se constituem como uma forma de conhecimento, aprendidas, tão importantes como a cognição e a percepção. Falamos de gestos, reacções, instintivos, situações às quais temos de responder de forma instintiva.

Como vimos atrás, através das diversas interacções entre condutores, autoridades, veículos e outros elementos dinâmicos da via, estabelece-se uma forma de agir, um sistema, aquilo a que denominámos de cultura rodoviária portuguesa. Esta cultura surge de forma espontânea, revela-se perante o olhar do observador sob uma forma que torna impossível a sua reprodução textual: como aceder a algo intangível, como a cultura, e tentar explicá-lo? Tentámos demonstrar como as várias interacções que ocorrem no ambiente rodoviário criam não um feixe, mas antes um fluxo de feixes de informação que, se não iluminam, ajudam a iluminar a compreensão de cada condutor sobre como é conduzir nas estradas portuguesas, enfim, introduzindo esses condutores à cultura rodoviária portuguesa. Os condutores utilizam esse conhecimento, essas informações, e processam-nas, recebendo um feedback mental, que lhes permite analisar as situações, interpretá-las de forma consciente.

Este pensamento consciente, esta voz que monologa dentro da nossa cabeça é vista como sendo “o” pensamento, como sendo, de acordo com o que postulava Descartes, o patrão, o chefe do corpo: como se essa voz fossemos nós, como se fosse essa voz que reage, através da interpretação, de forma infalível. Discernindo a realidade através do bom senso do seu julgamento, alimentando-se das percepções sensoriais. Aqui, as sensações são vistas como uma fonte fundamental de obtenção de matérias primas, posteriormente processadas pelo cérebro. Miguel Tamen nota que Wittgenstein afirma que “há certos tipos de casos em que digo com razão que não posso estar a cometer um erro” (Tamen 2002: 17), afirmação que relaciona com uma outra, de G.E. Moore: “*Aqui está uma mão e aqui está outra*”. Uma pessoa não pode ser enganada pelos sentidos em relação a coisas tão próximas e familiares como as suas duas mãos, e como também nos diz Tamen, já Epicuro afirmava que “*nada pode refutar as sensações*” (Tamen 2002: 17). Contudo, a ideia da irrefutabilidade das sensações é, para o mesmo autor, uma descoberta (ou invenção) do final do Renascimento: “*Segundo os melhores historiadores das ciências a ideia de que os nossos sentidos são fundamentalmente dignos de confiança é uma descoberta (ou deveríamos dizer invenção) do final do*

Renascimento (...)” (Tamen 2002: 17), recuando até à *Metafísica*, de Aristóteles, para mostrar que “(...) *se o desejo de conhecimento é instanciado pelo prazer que derivamos dos nossos sentidos*”, o conhecimento propriamente dito, isto é a sabedoria (*sophia*) que é uma ciência (*epistémé*), não tem nada a ver com os sentidos, porque estes últimos não nos dizem o porquê de coisa alguma.” (Tamen 2002: 18)

Um pouco à medida daquilo que atrás afirmava Dennett, e antes dele Descartes, existe a ideia de que é o cérebro humano que está incumbido de responder aos dados recebidos do exterior através dos sentidos: as incidências com que os condutores são confrontados diariamente na estrada são processadas pelo cérebro, e é uma qualidade deste órgão, o “bom senso” que torna a resposta ao estímulo melhor ou pior. À pergunta sobre “o que é um bom condutor” ou “o que é conduzir bem”, as respostas acabavam, invariavelmente, por ir para a um lugar comum: o civismo. Esta qualidade resulta do “bom senso” ou da “consciência” (presumivelmente boa) de quem conduz, do seu racioncínio:

“O que é que eu considero ser um bom condutor, é como eu disse à bocado, ser uma pessoa consciente daquilo que faz: uma pessoa desde o momento que esteja consciente que leva um volante nas mãos, e que saiba respeitar o próximo, é um bom condutor. Pois a partir daí é a pessoa saber conduzir, pois isso é normal, que tem carta, sabe conduzir. Se tem carta, obrigatoriamente tem que saber conduzir, tem que saber o código da estrada, tem que saber tudo isso.”

Vítor, condutor de veículo pesado de transporte de passageiros

A condução é vista como uma actividade rotineira, à qual o condutor se deve adaptar: aprendendo um Código da Estrada, regras gerais de circulação, é depois, através da interpretação destas regras, que o condutor se adapta, independentemente do cumprimento ou não dessas mesmas regras, ao sistema rodoviário com que se depara.

É desta maneira que vemos como condutores de diferentes idades, de diferentes naturalidades, de diferentes culturas rodoviárias convivam num mesmo espaço, espaço esse cuja de cujas especificidades geográficas são, muitas vezes, desconhecedores. Quantos condutores estrangeiros não encontramos conduzindo nas estradas portuguesas? E quem não já conduziu numa estrada desconhecida, no estrangeiro talvez? A ideia mais difundida entre os informantes com quem me cruzei é precisamente a de descodificação, num sentido hermenêutico: as estradas são, grosso modo, muito similares, independentemente do sítio onde circulamos, sendo que aquilo que é necessário é que o condutor se adapte.

Uma condutora, habituada a conduzir no Algarve, com quem fiz uma viagem até Lisboa, confia-me, já sob o tabuleiro da Ponte 25 de Abril: “*Parece que está muito trânsito aqui, mas é impressão. É o trânsito normal aqui, no Algarve é que há pouco trânsito e aqui parece que há mais e que é mais confuso. Mas é só uma questão de hábito, de nos adaptarmos. Daqui por uns dias já não estranho nada.*” A condutora desconfia da sua própria percepção de que está muito trânsito, confiando antes na adaptação que se processará com o passar do tempo: certos movimentos, certos gestos, certas manobras tornar-se-ão quase mecânicas, não sendo já necessário *pensar* para os efectuar.

Antes de aprofundarmos a questão da mecanização e rotinização dos procedimentos, é importante a analisar uma perspectiva sobre a condução vinda da formação de condutores de ambulância já atrás referida: de um lado uma condução (condução à vista) assente numa ideia de esperar o inesperado, de recusa da normalidade, por outro lado, uma perspectiva (condução por estimativa) que, pelo contrário, assenta precisamente na ideia de normalidade, de efectuar uma condução baseada no que sabemos, que conhecemos da estrada, e que estamos habituados a encontrar.

6.2. Condução pró-activa

É necessário, em primeiro lugar, introduzir o conceito de condução pró-activa. O importante não é, prossegue o formador Luís Escudeiro, controlar o carro em derrapagem, mas sim fazer como um piloto de fórmula 1, ou seja, evitar a derrapagem, ir à origem do problema. No pólo oposto encontramos a condução reactiva, que será a condução na qual reagimos durante a derrapagem, confiando na nossa habilidade para evitar o despiste. Este é o tipo de condução mais presente no universo rodoviário português, onde abundam as habilidades isoladas por parte de condutores que vêm nessas habilidades uma forma de aumentar a sua auto-estima, criando uma sensação de domínio sobre o veículo. Contudo, estas habilidades isoladas aumentam a (sobre)estima dos condutores de forma perigosa, pois não proporcionam uma aquisição real de automatismos.

Será importante também olhar para outros aspectos que o formador realça no que respeita a uma condução segura e eficaz: os ângulos de conforto e (eficácia) na condução, ou seja, a ergonomia; o ruído visual, sendo que qualquer objecto a mais no meu campo visual distrai, perturba o olhar, a “*visão selectiva central*”: aqui, o formador

realça a importância de disciplinar o olhar, *“olhar sempre para onde viro e não para o obstáculo, ou seja, disciplinar o olhar: é o olhar que me diz para onde vou e não as mãos.”* Outro aspecto a destacar tem a ver com a força no volante, força que é inimiga da precisão. Por isso, é importante apoiar uma boa postura ao volante, com o corpo sempre apoiado sobre o pé esquerdo.

Ao longo da formação é notória a referência constante que é feita aos pilotos, tanto de Fórmula 1 como de rally, como bons exemplos de condução, contrastando com aquilo a que o formador denomina de *“pilotos de avenida”* ou *“pilotos GT”*: *“Os pilotos de Fórmula 1 ou de rally são muito denegridos, sobretudo quando se comparam pilotos de avenida, de GT a pilotos profissionais, uma vez que estes últimos são atletas de alta competição, e não gajos com jeito. Um piloto profissional treina constantemente, cria automatismos, e sobretudo, não bebe minis nem faz noitadas. Não vai para a pista com os copos.”* O vocabulário do formador incide repetidamente em termos como suavidade, segurança, empurrar (em oposição a puxar), precisão, termos que refere como correctos, contrapondo a termos como força, puxar, rapidez, brusquidão, sendo estes aspectos de uma má condução, a dos *“pilotos de avenida”*.

Uma pergunta fica aqui no ar: de onde vem então a imagem de que o condutor todo estendido, para trás, com os braços estendidos, direitos, com uma só mão no volante e a outra sobre a caixa de velocidades é *“cool”* e de bom condutor? Será uma deturpação dos pilotos profissionais, de Fórmula 1 ou rally? Influência da sétima arte? Um aspecto fica, no entanto, clarificado: a imagem que atribuímos à *“avozinha”*, com as duas mãos no volante, é aquela que mais se aproxima da postura correcta, sendo a imagem *“cool”*, do *“piloto de avenida”*, uma postura inadequada e pouco eficaz.

Contrariamente a grande parte das ideias comuns partilhadas pelos condutores sobre o que é conduzir bem, uma boa condução, a ideia que esta formação pretende fazer passar é a de uma condução baseada em conhecimentos técnicos, em análises racionais. Este estilo de condução faz com que seja necessário reciclar, formar os condutores, habituados a conduzir de forma radicalmente diferente, ou seja, como já foi referido, esperando o normal, uma condução apoiada nas imagens comuns sobre o universo rodoviário. É possível aqui observar um conflito entre estas duas diferentes formas de conduzir, que passamos a analisar.

6.3. Condução por estimativa vs. Condução à vista

“Não podemos andar na estrada tipo roleta russa: se me aparece um obstáculo que conheço, tudo bem, o problema são os obstáculos que desconheço”, afirma o formador, para nos introduzir dois estilos de condução: por estimativa e à vista. O primeiro é um estilo no qual, tal como o próprio nome deixa entrever, conduzimos por estimativa, baseando-nos naquilo que conhecemos, que prevemos que vamos encontrar. Porém, na via pública, o “problema é que, quando aparece alguém, um obstáculo, um peão, algo imprevisível, a via muda de tamanho, encolhe.”

A condução por estimativa é então a condução utilizada pelos pilotos profissionais, em pistas ou trajectos pré-definidos, cujos percursos já treinaram e retreinaram vezes sem conta, onde não surgem obstáculos. E caso surja um obstáculo – como é comum observar nas corridas de Fórmula 1, onde um despiste inunda a pista de detritos e peças do veículo sinistrado – o condutor possui os automatismos necessários para evitá-los.

Contudo, na via pública isto não sucede: para além da imprevisibilidade do trajecto e dos obstáculos, é necessário dedicar especial atenção aos locais que conhecemos, locais esses onde tendemos a ter mais desatenções, para acelerar e distrair-se mais. Um dos formandos ilustra a situação com um caso, em que teve um acidente pois *“acelerei antes de uma lomba, e a seguir encontrei uma fila de trânsito que normalmente não existe ali. Tive azar, já passei ali muitas vezes e nunca apanhei uma fila.”*

Assim, o condutor do veículo de emergência deve andar sempre em condução à vista, esperando o inesperado, e tomar especial cuidado às desatenções dos locais que conhece²⁶.

Tabela 2

Condução por estimativa	Condução à vista
Estradas que conhecemos	Estradas que desconhecemos
Mais acidentes	Menos acidentes
“Acelera-se”, “abusa-se”, “estica-se”	“Mais atenção”

De um lado temos uma atitude probabilística face à estrada (condução por estimativa), uma atitude que assenta na lógica da *normalidade*, face a uma atitude mais “terra a terra”, baseada no esperar o inesperado.

²⁶ Um dos formandos refere que os motociclistas têm mais acidentes nos primeiros e últimos 7 kms dos trajectos, precisamente nos locais que conhecem.

Estranhamente a hipótese de acidente, bastante verosímil a crer nas estatísticas, acaba por ser afastada, por não aparecer entre os discursos dos condutores: o acidente é sempre algo que acontece ao outro, nunca a nós. Tal como a culpa do acidente: nunca é do condutor, é sempre causada por algo exterior, um *azar*, um *acaso*, uma *desatenção* – nunca uma falta de preparação, de automatismos, de estar preparado para esperar o inesperado. De estar sempre alerta. Eis a descrição de um pequeno acidente, ocorrido na cidade de Olhão, contado na primeira pessoa: “*Eu seguia ali na avenida [5 de Outubro] atrás de um carro normal, uma carrinha cinza, em frente ao jardim, em direcção às praças. Às tantas, desviei o olhar para baixo, para procurar uma garrafa de água, estava com sede. Nunca pensei que o gajo [que seguia à frente] fosse virar, ia a acelerar, parecia que ia em frente. Nunca pensei que ele fosse travar. Mas travou, para virar ali numa travessa - nunca tinha reparado naquela travessa - ninguém vai por ali. E olha, quando travei já não consegui evitar o acidente.*” Felizmente, este foi um acidente dito de *só chapa*, ou seja, apenas umas pequenas mossas e amolgadelas, bem como farolins partidos, sem qualquer mazela para os envolvidos. Mas é um caso que exemplifica perfeitamente a condução praticada nas estradas portuguesas, a condução por estimativa: o condutor confia no que já sabe que vai encontrar, na normalidade, na intuição, na experiência: “*nunca pensei que...*”, “*ninguém vira ali...*”, “*parecia que...*”, tudo expressões que remetem para domínio do inesperado, da surpresa, como se o normal decorrer dos acontecimentos tivesse sido perturbado. O problema reside precisamente no facto de que, ao afirmar algo como “*nunca pensei que ele fosse travar*”, o condutor do veículo que teve a culpa deste acidente revela, não a descrença na travagem, mas sim a crença no “*parecia que ia em frente*”. O “*nunca pensei que*” transforma-se num “*pensei que*”: ao não crer num travagem, mesmo que brusca, o condutor crê numa aceleração constante, ou pelo menos na manutenção da velocidade actual, na continuação da normalidade. O acidente aqui não é previsível, é um acaso, um fruto da descontinuação da normalidade: ao nunca pensar que “*ele fosse travar*”, “*virar*”, o condutor arrisca numa condução mais distraída, permite-se procurar uma garrafa de água no assento do passageiro. Permite-se, como muitas vezes se assiste nas estradas portuguesas, trocar o cd, acender um cigarro, comer algo. A culpa, claro, não é do condutor: quem poderia imaginar que o veículo dianteiro iria virar precisamente naquela rua, naquela travessa que ninguém utiliza? Assume-se a culpa como uma fatalidade, uma anedota, “*bati por trás*”, mas, ao mesmo tempo, desresponsabiliza-se a falta de atenção do condutor, remete-se para a imprevisibilidade do azar, escapando

assim a uma análise racional do acidente: falta de uma preparação que previna para a importância de estar sempre com atenção, de não andar na estrada como uma “*roleta russa*”.

Neste sentido, afirma Benjamin Lee-Whorf “*It is clear how the emphasis on “saving time” which with all the above and its very obvious objectivation of time, leads to a high valuation of speed, which shows itself a great deal in our behavior.*” (Lee-Whorf 1987: 154). Para este autor, as noções de espaço e tempo são cultural e linguisticamente determinadas: as noções ocidentais de espaço e tempo são cinestésicas, privilegiam a ciclicidade, o uso de conjuntos: dez dias, dez pessoas, entidades que não existem como um todo. Não podemos senão objectivar uma pessoa, um dia, e, contudo, criamos um conjunto como dez dias, dez pessoas, homogeneizando, normalizando experiências diversas. Sendo um reflexo de uma forma de pensar, este procedimento leva, também ele, a que perpetuemos esse pensamento: se não aconteceu, também não vai acontecer. Lee-Whorf dá um exemplo contrastante, o dos Hopi, povo nativo americano, para quem, conta-nos o autor, cada dia é visto como um dia, diferente, percebido no momento, e devendo ser preparado de antemão, acautelado. A linguagem e práticas rodoviárias, além de acostumarem, rotinizarem as situações, criando uma aparente normalidade, valorizam o factor humano como factor de segurança e de infalibilidade. O factor humano, a sua capacidade de decisão, o “*bom senso*” ou “*civismo*” muitas vezes referido pelos informantes ao longo do meu trabalho de campo é visto como o garante da segurança rodoviária, da impossibilidade da fatalidade.

Uma das implicações daqui resultantes é o facto de a língua ser um meio inapropriado para descrever a actividade cognitiva não-linear do dia a dia, uma vez que discurso dos informantes fica “*contaminado*”: quando respondemos a uma questão que nos é colocada, a nossa resposta assenta numa reinvenção, na criação de uma história linear, quasi-linguística, racional, concordante com o que pensamos que pensamos (e o que pensamos que os outros pensam). Segundo as palavras de Maurice Bloch “*(...) widely assumed in western philosophy, is thaty thought is logic sentential and language-like. We tend to imagine thinking as a kind of silent soliloquizing wherein the building blocks are words with their definitions and the process itself involves linking propositions by logical inferences in a single lineal sequence (...)* By contrast, much recent work in cognitive science strongly suggests that everyday thought is not “*language like*”, that it does not involve linking propositions in a single sequence in the way language represents reasoning. Rather, it relies on clumped networks of signification, which

require that they be organized in ways which are not linear but multi-stranded if they are to be used at the amazing speed necessary to draw on complex information in everyday activity.” (Bloch 1998: 23)

Podemos daqui assumir que os modelos que governam os actores sociais baseiam-se tanto na experiência prática, na vista e no tacto como na linguagem; contudo, a forma como esta informação é apresentada – a linguagem - é linear: “*Sentential logical forms are how we think we think.*” (Bloch 1998: 11)

Também para Daniel Dennett, a cognição, o pensamento, a percepção não ocorrem de forma linear. Utilizando um termo popularizado pelos conectionistas, fala-nos de vector completion, processo através do qual o ser humano preenche, completa os vazios no seu conhecimento. Como, pergunta, sabemos aquilo que se encontra atrás de nós, se não temos um olho na nuca? De facto, olhando em frente, o nosso ângulo de visão fica extremamente limitado, e contudo, conseguimos descrever aquilo que se encontra – ou que pensamos que se encontra - atrás de nós. Como é isto possível? Simplesmente porque, não vendo, não tendo nenhuma indicação concreta daquilo que se passa fora do alcance dos nossos sentidos, possuímos algo muito mais forte: aquilo que sabemos ou julgamos estar lá, aquilo que, pelo hábito, pela normalidade, estamos acostumados a encontrar. Tal como, através da habituação, sabemos onde estão as teclas do computador e conseguimos utilizá-las a velocidades, por vezes estonteantes, e sem ter de pensar nelas, onde estão, quais as combinações a utilizar, simplesmente – ou menos simplesmente, no caso da falta de prática - limitamo-nos a passar aquilo que queremos para o ecrã, através das teclas. Conseguimos, com prática adquirida pela utilização do computador, escrever sem olhar para o teclado, ou mesmo indicar onde se encontram certos caracteres sem olhar para o teclado. Contudo, certos teclados poderão possuir diferentes localizações para esses caracteres, teclado perante o qual nos comportamos como um principiante, o mesmo se aplicando no caso de uma tecla estar avariada. Do mesmo modo, os condutores estão habituados a certos hábitos, a certas configurações rodoviárias, tanto a nível físico como a nível de comportamento dos outros condutores, estão habituados a certos obstáculos, ou seja, habituados àquilo que definem como sendo normal, normalidade essa através da qual criam o padrão pelo qual percebem e avaliam como riscos. Perante o desconhecido, perante um trajecto conhecido, um condutor utiliza as mesmas técnicas e o mesmo estilo de condução que utilizaria numa estrada que conhece. E dificilmente poderia utilizar outro estilo de condução, muito simplesmente porque não conhece outro estilo de condução, e sobretudo porque, tal

como no caso do teclado do computador, conduzir é uma questão de criar automatismos, mecanismos de resposta automática:

“Um bom condutor para mim é um indivíduo que quando se mete à estrada tem a capacidade de prever realmente todas as situações e isso faz com que realmente a condução seja extremamente cansativa. Mas é, eu costumo dizer que conduzir em marcha de emergência é muito cansativo, porque nós fazemos mesmo isso. Nós temos que ter a dita condução pró-activa, nós temos que prever as situações e nunca arriscar. Se eu estou a arriscar significa que já há uma percentagem, que é dita a percentagem de risco, de falhar. Então, como eu não quero falhar, não posso arriscar. Se não tenho visibilidade, não avanço. Ou seja, é condução à vista. Portanto, são todo um conjunto de técnicas que faz com que realmente nós possamos ser pelo menos, se não digo bons condutores, melhores condutores. Mas uma delas realmente passa por ser uma condução à vista, não vejo não avanço. Depois tem um conjunto de cuidados, desde a própria manutenção da viatura, coisas muito simples como ver a pressão dos pneus. Quantas vezes, não é, as pessoas andam aí e dizem “Epa, eu nunca vi a pressão dos meus pneus”, ou porque o carro é novo, não preciso. Portanto é todo um conjunto de coisas, isto passa um bocado pela cultura. É a cultura que o povo tem. Portanto não tenho propriamente uma definição para definir o que é um bom condutor, é um conjunto de coisas que nós não temos e que temos que começar a interiorizar e isso é que faz com que, pelo menos se possa considerar que se não somos bons, pelo menos, estamos a melhorar.”

Luis Isqueiro, formador EMSDrive e condutor de veículos de emergência médica

A nossa resposta perante aquilo com que nos deparamos na estrada aparece-nos como a exteriorização do conhecimento que realmente possuímos, um reflexo da nossa cultura rodoviária. Criamos ligações entre o inventário mental de ícones que possuímos a significados que lhes atribuímos, muitas vezes influenciados por factores exteriores, mas a nossa resposta directa, na estrada, perante os obstáculos passa, sobretudo, pela habituação, pela prática, não sendo possível, segundo afirma António Damásio efectuar uma diferença entre estes dois conhecimentos.

Como vimos, estamos habituados àquilo que conhecemos, estamos condenados a viver dentro dos limites daquilo que conhecemos, só até aí pode ir a nossa imaginação. Assim, através do *vector completion* o ser humano consegue chegar de um ponto a outro, criar uma ligação, mesmo que desconheça o caminho, ocupando assim os espaços

vazios do pensamento. De acordo com as palavras de Dennett, *“A vector, if I may indulge yet again in metaphor, can be considered a path leading into a particular quadrant or subspace in this hyperspace. Vector completion is just the process of pursuing a trajectory to an ultimate destination in that hyperspace. Most of the hyperspace is empty, unoccupied. When something (some sort of thing) has been encountered by an organism, it renders the relevant portion of the organism's hyperspace occupied; recognizing it again (or being reminded of it by another, similar one) is getting back to the same place, the same coordinates, by the same or a similar path. Vector completion creates a path to a location in content-hyperspace.”* (Dennett 1996). O caminho percorrido é efectuado segundo modelos que já conhecemos, segundo aquilo a que estamos habituados: se estamos habituados a um auto-estrada, ao sair da mesma muitas vezes ficamos atrapalhados perante estradas mais sinuosas, se estamos habituados a segurar no volante com a mão esquerda, será com essa mão que mais utilizaremos para efectuar as manobras, mesmo que de forma inconsciente. Ou seja, completando, preenchendo o espaço vazio, com as únicas informações e acções passíveis de ser utilizadas, ou sejam as que conhecemos e utilizamos no dia a dia. Na estrada, este preencher o espaço vazio tem, impreterivelmente, de se efectuar em milésimos de segundo: como, então, conseguir tomar a decisão correcta, decisão da qual podem depender vidas humanas?

Por outro lado, quando os condutores, pensam – no termo de reflexão, de monólogo interior - no que fazer, estão desde logo a normalizar uma experiência diversa, monofomatando-a, modelando-a de acordo com o que já conhecem, assim diminuindo o seu leque de opções de resposta às situações que se lhes deparam. Deste modo, e paradoxalmente, na estrada, pensar parece ser um erro: *“Quanto mais penso no que faço (com os pés, tentando fazer o ponto morto) parece que sai pior. Às vezes começamos a pensar, o pé é mais para cima ou mais para baixo? Às vezes pensa-se, e parece que se não pensarmos fazemos bem”*, afirma uma condutora habituada ao trânsito citadino, com carta desde 2001 (ou seja, com seis anos de experiência). Esta opinião é partilhada por vários condutores, e vai no sentido das palavras dos formadores: a rotinização, o *“sair sempre bem”*. Ou seja, criar um conhecimento implícito, um verdadeiro conhecimento, acessível instantaneamente. O ter de pensar, o ter de monologar interiormente para decidir o que fazer, leva a uma maior confusão, a um desvio daquilo que deve ser feito: o que deve ser feito, nestes casos não se sabe, é treinado no dia-a-dia, é rotinizado, incorporado. O pensamento, enquanto monólogo interior, faz com que o

condutor questione, coloque em causa o que faz, parece inibir aquilo que, em situações semelhantes, quando esse monólogo interior não ocorre, sai sempre bem.

6.4.A incorporação do conhecimento

Para Luís Escudeiro a eficácia e a boa condução passam por adquirir automatismos: *“Aprendi a conduzir como vocês, mal. Hoje para fazer uma viragem de volante mal tenho de pensar, senão, faço sempre bem. Sou um condutor muito bom? Não, treino, e sai-me sempre assim.”* *“Intuitivamente”*, *“automatizar”*, *“sai naturalmente”*, *“fazer boas trajectórias, treinadas”* são algumas das expressões recorrentes no seu vocabulário. A ideia de condução à vista alerta – e treina – precisamente para a eventualidade do inesperado, de estar preparado para tudo, e estar preparado para tudo é conseguir reagir a um obstáculo, em questão de segundos, da forma correcta. Esta resposta deve ser efectuada de forma instintiva, sem necessidade de verbalizar o raciocínio, sem necessidade de pensar no que se deve fazer ou de interpretar o obstáculo: este, muitas vezes, surge no nosso campo visual meras fracções de segundo antes de chocarmos com ele, pelo que o tempo de reacção é mínimo.

Pode-se daqui depreender a importância dos automatismos, automatismos esses que surgem e são mantidos com o treino, com a inculcação de uma série de procedimentos standartizados. Há uma forte tónica, por parte dos formadores, na importância de automatizar, interiorizar os procedimentos correctos, treinando-os, ou seja, conduzindo sempre da mesma forma, quer na viatura particular, quer na viatura de emprego (neste caso, a ambulância): a divisão que Descartes preconizava entre corpo e cérebro, na qual este último, órgão que comanda o corpo, esbarra na impossibilidade de o corpo reagir sob ordens do cérebro. O conhecimento necessário para fazer frente a este tipo de obstáculo tem de ser um conhecimento corporal, um conhecimento que esteja incorporado no próprio corpo humano, nos seus movimentos mais instintivos.

Ou seja, o conhecimento só se transforma num conhecimento efectivo quando nos esquecemos dele, quando o interiorizamos, quando não é necessário pensar para utilizar os conhecimentos adquiridos: como dizia atrás Luís Escudeiro, *“faço sempre bem”*, *“sai-me sempre assim”*, *“para fazer mal preciso de pensar”*, uma vez que as boas práticas estão automatizadas, saem intuitivamente. Esta interiorização processa-se através da repetição, de criar rotinas e automatismos, um pouco à maneira como as crianças aprendem a falar, através de B-A-BAs e de lenga-lengas. Anderson (1976),

sobre a transformação das proposições (linguísticas) de quem conduz em conhecimento fundamentalmente não-linguístico, dá o exemplo, precisamente, de quem está a aprender a conduzir. O processo de aprender a conduzir consiste na passagem do conhecimento linguístico (transmitido pelo instrutor) e na sua transformação em procedimentos não-linguísticos, integrados, antes que as tarefas possam ser elaboradas de forma rápida, eficiente e automática: *“Only when they do not think about what they are doing are drivers truly experts.”* Alguma aprendizagem verbal continua a ser necessária, mas a grande vantagem desta aprendizagem reside no facto de ultrapassar a dupla transformação de *“implicit to linguistically explicit made by the teacher and from linguistically explicit to implicit knowledge made by the learner.”*

Christina Toren, no artigo *“The Child in Mind”* aborda o processo de aprendizagem entre crianças, nomeadamente na transmissão entre adulto e criança. Para esta autora, todos os organismos possuem uma característica comum, a *autopoiesis*, uma vez que se auto-criam. Tal como vimos na primeira parte deste trabalho, a identidade de cada um é definida em relação a outros, posição que, de acordo com Toren está na base da condição autopoietica do ser humano : *“(…) human sociality is the bedrock condition of human autopoiesis. Or, to put it another way, we can only become ourselves in relations with others: from my very beginning, the process of my self-making necessarily co-opts, as if were, all those others alongside whom I live and so my eventual idea of myself as the subject of my own actions is founded in inter-subjective relations. It follows, of course, that the human sociality are at once the producers of their history and its products.”* (Toren 2001: 157)

O ser humano é criado ao mesmo tempo que cria, tal como o conhecimento humano é passado através da (re)criação, através da sua incorporação, através daquilo que observa e não necessariamente daquilo que ouve: *“When one becomes a parent one’s “mothering” or “fathering” practice is a function not only of what one has consciously observe do, more radically, of what one has decided to be good practice, but of how one was oneself “mothered” or “fathered” in infancy. The infant other calls forth knowledge constituted and embodied by the parent in his or her own infancy, knowledge which – to a greater or lesser degree – may have been transformed in later life in the course of other relationships. Thus humans are at once in historical time and themselves incorporate history, such that continuities in human ideas and practices are embedded in the self same processes that give rise to transformation.”* (Toren 2001: 160)

Tal como a criança se transforma em pai à medida daquilo que pensa que é ser pai, emulando os comportamentos dos seus pais e de outros pais que com que conheça – e aqui falamos de um conhecimento que pode provir de meios tão diversos como a imprensa ou a televisão – também o condutor se torna condutor emulando os comportamentos dos outros condutores. Mais do que seguir as regras do código da estrada, mais do que seguir os ensinamentos que lhe foram transmitidos durante o processo de aprender a conduzir, o condutor, perante a estrada, cercado de dezenas, senão centenas de outros veículos, procede como os seus ocasionais companheiros de asfalto. Daqui partimos para a abordagem de um outro aspecto: como procedemos então, quando estamos completamente perdidos, num espaço/tempo estranho, desconhecido, num meio inóspito? Ou perante um obstáculo desconhecido?

Desta forma, a condução é uma actividade para a qual a prática é fundamental, a criação de rotinas, de automatismos – devidamente pré-enquadrados através da linguagem: aprender não é apenas lembrar, mas sim construir um mecanismo cognitivo, um mecanismo que consiga lidar com informações do domínio da actividade de forma extremamente rápida e eficiente, automaticamente, sem que seja necessário verbalizar mentalmente aquilo esse processo – mesmo com especificidades que não tenha encontrado antes.

Em “*How we think they think*”, o antropólogo Maurice Bloch fala sobre o conhecimento adquirido através da prática: este deve ser organizado de forma a que possa ser acedido de forma incrivelmente rápida, logo não pode ser de natureza linear. Ou seja, não existe nenhuma ligação necessária, inevitável entre conceitos e coisas, os conceitos podem existir independentemente da linguagem, tal como, por exemplo, as crianças possuem o conceito “*antes*” de saber dizer a palavra (Brown 1973)

Daqui, Bloch tira três primeiras conclusões: 1) muito do conhecimento não é linguístico; 2) os conceitos envolvem redes implícitas de significados que são formados através da experiência do e da prática do mundo exterior; 3) que, em certas circunstâncias, este conhecimento não-linguístico pode ser posto sob a forma de linguagem, tomando a forma de discurso explícito, mas mudando, nesse processo, o seu carácter. (Bloch 1998: 7) Também Jean Lave, num estudo sobre alfaiates liberianos chama a atenção para a natureza dupla da aprendizagem: aquilo a que chama de “*apprenticeship learning*”, uma aprendizagem baseada nas “*assumptions that knowing, thinking and understanding are generated in practice*” (Lave 1988: 199-310), aprendizagem essa que é mais eficaz do que a de forma socrática, baseada apenas na

língua. A cognição liberta-se assim da esfera exclusiva do cérebro, para passar a ser uma actividade socialmente construída, através das actividades diárias: esta perspectiva vem, precisamente, ao encontro daquilo que o formador, insistentemente, afirma sobre a condução: a necessidade de fazer bem, de automatizar, de treinar e interiorizar automatismos através da prática.

A própria estrutura da formação a que assistimos baseia-se, não num conhecimento puramente linguístico, mas numa mistura entre o ensino linguístico e numa parte prática, na qual os formandos colocarão e treinarão os procedimentos que os formadores lhes passaram ao longo da parte teórica.

Daqui ressalva a importância da aprendizagem, mas não uma aprendizagem assente numa simples transmissão verbal e linear de conhecimento, mas sim numa aprendizagem assente numa transmissão de conhecimento real, através da rotinização, da repetição, do mimetismo, um pouco à medida de um símio, que, imitando um ser humano, torna-se capaz de efectuar algumas simples tarefas, tal como a reciclagem do lixo. A condução, enquanto tarefa prática implica uma transmissão de conhecimento deste segundo tipo: não aprendemos através de uma explicação minuciosa do processo, antes pelo contrário, muito do conhecimento transmitido é passado através de formas desconhecidas, num processo que podemos chamar de reprodução cultural.

A passagem dos ensinamentos linguísticos, transmitidos pelo instrutor, em conhecimento real, automatismos, naquilo que pomos em prática no dia a dia, é gerado, para procedimentos integrados, não-linguísticos, constitui-se assim como uma forma privilegiada de aceder à cultura, enquanto mecanismo de transmissão e perpetuação de práticas e saberes.

Daqui procede também um questionamento em relação ao papel privilegiado da língua (bem como da escrita) como instrumentos de conhecimento e de transmissão desse conhecimento, uma vez que, como temos vindo a observar, muito daquilo que sabemos e fazemos nas estradas provém mais daquilo que vimos e observamos enquanto condutores, na interacção com os outros condutores do aquilo que, enquanto alunos ou aprendizes de condutor, aprendemos com os nossos instrutores ou mestres: vimos também como o veículo automóvel se constitui como um meio fortíssimo de consagração social, de ruptura e de confrontação com esses mesmos mestres e instrutores, uma forma de marcar alterações de estatuto social.

6.5. Memória, cultura e aprendizagem

Pensamos habitualmente na memória como sendo uma faculdade individual; porém, existe um certo número de pensadores que coincidem em acreditar que existe uma *memória colectiva* ou *social*. Segundo um desses pensadores, Paul Connerton (Connerton 1999) a nossa experiência do presente depende, em grande medida, do nosso conhecimento do passado: “*Ver alguém conhecido é um processo intelectual pois guardamos o contorno físico da pessoa que olhamos com todas as ideias que já formámos a seu respeito*” (Connerton 1999: 3). Para este autor, a sociedade perpetua o seu conhecimento e a sua memória através de performances, rituais, de forma implícita à própria sociedade e muitas vezes inconsciente. Como temos vindo a observar, este conhecimento e memória são também perpetuados no corpo, exteriorizando-se através de movimentos e de acções instintivas, reflexos inconsciente, ou seja, da cultura.

Voltando a Maurice Bloch, este propõe-nos uma definição de cultura que consiste na práticas, práticas essas que se perpetuam por si mesmas, através da sua transmissão, de geração para geração, não só através da aprendizagem verbal, mas sobretudo copiando, quais símios, fazendo igual ao que vemos ser feito, criando e utilizando índices de forma a situarmos-nos socialmente, para saber onde estamos e o que fazer. Ou seja, conduzindo como vemos os outros conduzirem, utilizando o carro como um avatar pessoal, como um símbolo da existência individual.

O século XX consagrou o veículo automóvel como o objecto de desejo por excelência: para qualquer lado que olhemos, o automóvel é um objecto pelo qual todos anseiam, sem o qual poucos podem passar, vivemos num mundo dominado pelo automóvel. Para Paul Virilio (1995) o futuro do homem é decalcado do modelo de um *handicapped*: desde o controlo remoto, até ao veículo estacionado à porta de casa, que nos deixa à porta do nosso emprego, tudo está desenhado para criar no homem uma inércia total, uma mobilidade de esforço zero. À medida de alguém fisicamente incapacitado, o homem tornou-se completamente dependente do automóvel, pensa a sua vida, as suas cidades em função do automóvel.

Não é por isso de espantar que o encontremos tão embrenhado na sociedade, nos hábitos sociais: se Claude Lévi-Strauss mencionava as sociedades que rejeitaram a escrita, protegendo-se contra os perigos que esta traz consigo – a acumulação de saber por parte dos letrados -, por outro lado, mais difícil será encontrar a sociedade que rejeite o automóvel. O automóvel tornou-se um totem sagrado da nossa sociedade, um factor de

pertença, de integração social, mas também, e sobretudo, de diferenciação, um veículo através do qual podemos marcar a nossa diferença, o nosso lugar e estatuto social.

A automobilização da sociedade portuguesa, ou seja, a constituição da sua vida social em função do automóvel, faz com que a aprendizagem, a aquisição de conhecimento seja uma constante, desde a mais tenra idade: roubando a famosa expressão de Wim Wenders, podemos afirmar que *somos todos condutores*. Mesmo que nunca tenhamos conduzido, todos temos uma ideia de como se conduz, mesmo uma criança de dez anos, através da observação diária dos procedimentos efectuados pelos seus pais a caminho de casa ou da escola consegue aprender a colocar um veículo em funcionamento, até mesmo a fazê-lo mover-se.

A mesma criança que consegue colocar um veículo em funcionamento ou até a conduzi-lo através da observação, essa mesma criança observa também, e para além das manobras efectuadas pelos pais, ou seja, pela interacção dos pais com outros condutores, pela televisão, pelo cinema, pelo que ouve dos amigos e outros familiares, essa criança absorve um ambiente, uma cultura, um pensamento colectivo, que a ajuda a obter conhecimento, a saber, não apenas as manobras, mas também como estar, como conviver e como utilizar o automóvel. É sobre este saber, este conhecimento que se adquire inconscientemente, de forma natural, como consequência do processo de evolução cognitiva da criança que deveríamos actuar, em primeiro lugar, como forma de alterar a cultura rodoviária portuguesa.

Podemos afirmar que uma importante variável a considerar é, precisamente, um total desconhecimento, *uma ignorância colectiva* relativamente à realidade rodoviária portuguesa, e mais concretamente sobre o sinistro, sobre o pós-traumático, e sobre os reais requisitos e consequências que a condução exige (Zink 2003).

7. Conclusão

Excerto de um diálogo com uma condutora, na EN125, entre Olhão e Faro:

Condutora: *Isso parece conversa de velho!*

Eu: *Então, mas também se fala muito na sabedoria dos mais velhos...*

C: *Sim, e eu acredito nisso, e até respeito muito o que os mais velhos me dizem.*

E: *Então ao falar na conversa de velho, é conversa de sábio?*

C: *Não, porque não é nesse sentido. Isso é conversa de velho no mau sentido, chato.*

A cultura rodoviária portuguesa, enquanto objecto do presente trabalho, consiste então na observação, aspecto inegociável do trabalho antropológico, no conjunto de ideias e pensamentos por mim recolhidos, junto de informantes, entrevistados, comunicação social, e na forma como o trânsito se processa quotidianamente nas estradas portuguesas. É sobretudo através da observação que o antropólogo concede aceder à realidade do objecto do seu estudo, que consegue criar um quadro mental de condutas e práticas que regem uma sociedade, neste caso a sociedade automobilizada.

Uma das principais conclusões da observação desta realidade é precisamente a *normalidade*, palavra já muitas vezes empregue ao longo deste trabalho: ao longo da pesquisa foi visto que o trânsito flui de forma normal, os condutores conduzem de forma normal, até os acidentes se dão de forma dita *normal*. Esta ideia de normalidade nas estradas parece contradizer os elevados números que diariamente aparecem estampados na comunicação social sobre a sinistralidade nas estradas portuguesas: várias vezes me foi dito, por todo o tipo de informantes que estes números não revelam a realidade sobre a condução nas estradas portuguesas e que, como afirma um condutor de um veículo de recolha de lixo “*com a condução que se vê por aí é um milagre não existirem mais acidentes.*”

Independentemente da protecção divina, o facto de o número de acidentes ser maior ou menor é relativamente indiferente para os condutores - e esta será porventura das conclusões mais perturbantes deste trabalho: os números passam ao lado dos condutores portugueses precisamente porque estes já estão *habitados* a esses números, às velocidades excessivas, às manobras perigosas. A automobilização das mentes começa muito antes da automobilização dos corpos, ou seja, antes de se conduzir um veículo, antes de se aceder de forma activa ao mundo da condução, já todos nós, de uma forma ou doutra, aprendemos o que é conduzir, como o fazer, e já temos um inventário mental,

um rol de índices e ícones rodoviários, aos quais temos acesso acedemos desde tenra idade, viajando de automóvel com a família durante as férias, nas deslocações do dia-dia de autocarro, num passeio de bicicleta ou a pé, ou mesmo observando um qualquer filme ou série televisiva, meio onde o veículo automóvel sempre gozou de um papel muito importante, principal.

Citei atrás Wim Wenders afirmando que “*somos todos condutores*”: esta é, de facto, uma adulteração da sua citação “*somos todos americanos*”, ou seja, mesmo que não tenhamos nacionalidade norte-americana, que nunca tenhamos ido à terra do Tio Sam, a verdade é que, através da literatura, da televisão, do cinema, temos suficiente informação, um vasto leque de imagens e ícones que, num fluxo mental, iluminam a nossa experiência quotidiana, levando a que sejamos todos americanos, que conheçamos os Estados Unidos da América, que tenhamos uma ideia de como é a vida de um cidadão norte-americano, ou de como funcionam um Tribunal ou um Hospital norte-americano. Ou seja, a nossa experiência quotidiana é colonizada por imagens exteriores, de algo que desconhecemos, que influenciam aquilo que vimos, ouvimos e sentimos, em suma, que vivemos, fazendo com que vejamos um objecto – neste caso a condução – sob um prisma modificado, como que através de um caleidoscópio.

O conhecimento que os condutores portugueses possuem da estrada é um conhecimento limitado, um conhecimento que advém de fora, de realidades diferentes da sua: “*(...) a ficção portuguesa é parca de narrativas sobre o mundo rodoviário porque nem autores nem leitores sentiram, até à data, necessidade de imaginar o tema. Acima disse já que considero que a imaginação é derivativa. Isto implica, na minha óptica, que só se imagina o que se conhece. Ou só se imagina o que nos interessa imaginar. O mundo rodoviário é dado aos portugueses em dois planos: o real, aquele em que vivem, e que aparentemente não fantasmam, e o ficcionado, que vem direitinho do imaginário norte-americano.*” (Zink 2003: 27) Os portugueses desconhecem o universo rodoviário no qual se movimentam, têm dele uma visão trazida pelos filmes, séries, literatura, nomeadamente de origem norte-americana: a ficção portuguesa, tal como a ciência não produz, por razões que a própria razão desconhecerá, trabalhos nesta área. Ainda para Zink, “*O outro lado da questão é que só se conhece o que se imagina. A visão lusa da estrada é simultaneamente sincopada e amputada. Claro, os portugueses tem uma visão da estrada enquanto palco de acidentes – mas o acidente é, geralmente, uma perturbação na história, ou o espoletar do conflito; nunca (ou quase nunca) objecto, em si, de interesse.*”

Há uma verdadeira falta de imaginário rodoviário português e há também, lamento dizê-lo, uma verdadeira falta de imaginação. Tenho, a minha ciência fornece-me, uma definição funcional do acto de imaginar: capacidade de ver as implicações possíveis de uma dada situação. Segundo este entendimento, dar a um elefante a capacidade de voar porque ele tem orelhas tão grandes como as asas de um avião não é muito diferente de ser capaz de ver que um copo à beira de uma mesa pode ... cair.” (Zink 2003: 27)

A falta de conhecimento dos portugueses sobre o mundo rodoviário, sobre as possíveis implicações do veículo automóvel está directamente relacionada com a falta de produção (e de interesse em produzir) trabalhos e conhecimento sobre este fenómeno. Se é impossível conhecer o outro quando não o vejo como mais do que uma projecção dos meus desígnios e ambições individuais, como uma sombra dos meus desejos, também não é possível conhecer a estrada e os riscos que dela advêm quando nela não vejo mais do que uma arena, um campo de diversões, onde digladio com o outro pela minha individualidade, sendo o sinistro um mero acidente, uma casualidade, uma anormalidade que atribuo justamente ao outro, na medida em que a mim nunca me acontece. Um processo de *auto-ilusão*, no qual os condutores se sonham a si próprios.

Costumava afirmar nas suas aulas o Professor José Carlos Gomes da Silva, que se muitas vezes nem o nosso vizinho do lado conseguimos compreender, quanto mais conhecer um povo exótico, brincadeira que podemos aplicar perfeitamente para o nosso objecto de estudo: se os condutores não conseguem compreender a imperatividade de imobilizar o veículo num sinal STOP – *“mesmo que este se encontre no meio de um deserto, temos sempre que parar!”*, como nos afirmou um instrutor de condução -, quanto mais compreender a importância de uma condução defensiva: *“se eles [condutores] souberem o que é uma condução defensiva, ou pró-activa, que é, digamos, uma forma muito melhor de definir isto, a condução pró-activa, ou seja, se tiverem um termo de comparação, se calhar depois conseguem ver como é que realmente agora estão a agir e o termo de comparação servia também para melhorar. Agora é necessário que haja conhecimento disso.”*. Estas palavras do formador de condução avançada e condutor de veículos de emergência médica Luís Isqueiro reflectem o desconhecimento (e a falta de querer conhecer) que existe no país: muitas vezes por falta de vontade, outras por falta de verbas, outras ainda por incúria, as formações e reciclagens avançadas de condutores, acções nas quais os procedimentos são corrigidos, são uma miragem, sucedendo com muito pouca frequência e apenas para condutores profissionais, não existindo acções desenvolvidas pelas autoridades para reciclar os

conhecimentos dos condutores comuns que, tirando a carta aos 18 anos, poderão conduzir para toda a sua vida – bem ou mal.

Por outro lado, os condutores portugueses assistem, no seu dia a dia, a uma impunidade quase total, quer por parte das autoridades, quer por parte da sociedade perante o infractor, que, como afirmava o Comandante da Divisão de Trânsito da PSP de Faro, é visto como um herói social: a cultura reproduz-se através da prática, através da *incorporação*, do *mimetismo*, do *fazer sempre bem*, e se os condutores observam outros condutores a cometer infracções – ainda por cima sem punição, sendo até glorificados por isso –, como poderão melhorar o seu comportamento? Os condutores aprendem, desde cedo, nas situações práticas com que se deparam que as regras são interpretáveis, maneáveis: os condutores adaptam-se às situações e às culturas rodoviárias onde estão inseridos, sendo muito frequente observar condutores estrangeiros, que no seu país têm um comportamento diferente, a efectuar exactamente os mesmos gestos e manobras que, nas entrevistas e conversas efectuadas, reprovam na estrada portuguesa.

A violência, as constantes disputas entre condutores, todo o ambiente que rodeia os condutores é por si visto como *a normalidade* pois constitui tudo o que conhecem e que podem imaginar; as informações suplementares que possuem provêm de universos ficcionais distantes, das produções cinematográficas e literárias norte-americanas. Um conhecimento muito limitado e que impede, inquestionavelmente, uma maior compreensão da realidade rodoviária e das suas implicações.

Por outro lado, compreensão humana, proveniente do contacto pessoal, do contacto cara a cara é interrompida quando o normal cidadão entra dentro do seu automóvel, quando, qual *shaman*, entra num estranho transe hipnótico que o transforma num super-herói automobilístico: toldada pela cinzenta barreira metálica que se coloca entre si e o outro, a comunicação humana é transformada numa comunicação impessoal, através da transmissão de sinais, de ícones, símbolos e avatares de mim, que competem, não em busca de relevância, mas em busca de predominância, de domínio.

Para Todorov a principal regra dos conquistadores espanhóis era, longe do poder real, a permissão total, a queda de todos os interditos; o meio social quebra-se: *“loin du pouvoir central, loin de la loi royale, tous les interdits tombent, le lien social, déjà relâché, éclaté, pour révéler, non pas una nature primitive, la bête endormie en chacun de nous, mais un être moderne, plein d’avenir même, que ne retient aucune monnaie et qui tue parce que et quand cela lui fait palisir. La “barbarie” des Espagnols n’a rien d’atavique ou d’animal; elle est bien humaine et annonce l’avènement des temps*

modernes. Au Moyen Age, il arrive qu'on coupe les seins à des femmes ou les bras à des hommes, comme punition ou comme vengeance; mais on le fait dans son propre pays, ou tout aussi bien dans son pays qu'ailleurs. Le que les Espagnols découvrent, c'est le contraste même entre métropole et colonie, des lois morales radicalement différentes réglant le comportement ici et là: le massacre a besoin d'un cadre approprié." (Todorov 1982: 151)

Também na estrada, longe do contacto humano, todos os interditos parecem cair: “Os condutores, na generalidade, é o que eu digo a falta de educação, as pessoas hoje têm muito pouco respeito, não têm respeito, às vezes, por elas próprias. A gente nota, e não lhe vou dizer que é a generalidade, que é todas as pessoas, mas temos uma grande percentagem, infelizmente, há um grande percentagem da humanidade, dos condutores, das pessoas, que elas em si não se respeitam a elas próprias, fazem coisa que eu vejo às vezes...condutores com os filhos, com a mulher e os filhos lá dentro, a gritar para outros, palavrões, fazer gestos com as mãos, a ameaçar o próximo, que “dou-te um tiro, e mato-te, e faço, aconteço”, na frente dos próprios filhos. Estão a dar uma educação aos filhos tremenda, uma coisa horrível, é isso que choca. Isso choca-me, e vejo que as pessoas assim não... não estou a ver onde é que vai o civismo das pessoas parar, porque isto amanhã ninguém se respeita uns aos outros. Os próprios filhos estão crescendo dentro de uma animalidade enorme, medonha, mete medo. E eu digo, infelizmente temos uma grande percentagem de pessoas assim, agora não vou dizer que é igual, pois agora isto agora é, eu penso que é isso, falta de respeito, falta de humanidade. As pessoas hoje parece que não são humanas, parece que são máquinas, e isso é muito mau, não só para a condução, como para tudo o resto para a humanidade, as pessoas dá-me a sensação que são robots, que são máquinas, fazem coisas que não lembra ao Diabo, mas fazem-nas pronto. Não só na estrada, mas nos serviços, nas ruas... As pessoas hoje pelo menos já ninguém se respeita, e é aqui depois que vai o fundo da história, e desenvolvem-se n coisas que não têm fundamento.”

Vítor Gonçalves, motorista de pesados de passageiros e motociclista

A violência rodoviária auto-reproduz-se, conduz a si mesma: os comportamentos dos condutores de uma dada zona (o Algarve) são enquadráveis dentro um quadro geral de comunicação, quadro esse que gira em torno de um jogo de alteridade que se processa através de constantes rito de passagem, formas privilegiadas de construção de um *eu* – sempre em oposição a um *eles* –, no fim de contas, um forma de integração social

através da transgressão das normas e regras estabelecidas. O cerne da não penalização social dos comportamentos fora da lei em contexto rodoviário reside, precisamente, na legitimação da estrada como campo de afirmação da pessoa. É desta forma que a *normalidade* da violência se transforma em algo normal, banal: sendo construída pela própria sociedade, é um produto de uma cultura que se reproduz através dos seus elementos criadores, neste caso, os condutores.

Se através do mimetismo, da imitação dos comportamentos dos outros apreendemos a cultura – ao mesmo tempo que a (re)produzimos – também na estrada é desta forma que apreendemos a cultura rodoviária, o que é conduzir: ao passo que nas escolas de condução aprendemos o suficiente para passar um exame, é na estrada que verdadeiramente aprendemos, através das interações com os outros, a conduzir, imitando-os, interagindo, comunicando, e entrando num sistema, numa cultura muito específica, numa forma de fazer, de agir, ou seja, a cultura rodoviária.

Toda o processo cognitivo dos condutores em relação àquilo que vivem na estrada portuguesa é determinado pelo fraco conhecimento – ou mesmo total desconhecimento – da realidade das estradas portuguesas, do sinistro, do pós-traumático, das lesões: *só acontece aos outros*; a cultura a que pertencem, os automatismos que construíram – físicos e mentais – não alertam para a iminência do sinistro, mas sim para a improbabilidade do mesmo.

Daqui ressalva a importância de *fazer sempre bem*, de evitar qualquer tipo de comportamento agressivo, pois um único acto isolado poderá, através das suas possíveis repercussões criar interrogações, conhecimento, em suma, uma cadeia de outros actos de *fazer bem*: para tal seria extremamente importante conseguir criar esse conhecimento que falta aos condutores portugueses, iluminar, através de uma maior produção de trabalhos, em várias áreas, desde a ciência até à ficção, a penumbra que não permite aos condutores portugueses olhar de forma mais nítida para a problemática da sinistralidade rodoviária. Em suma, tornando a violência rodoviária e a condução agressiva algo estranho ao pensamento.

Bibliografia

- Adams, John 1995, *Risk*, London: Routledge.
- Anderson, John 1991, “Is human cognition adaptive?” in *Behavioral and Brain Sciences*, 14, pp. 471-517.
- Bloch, Maurice 1993, “La mort et la conception de la personne”, in *Terrain*, Numéro 20 - *La mort*, [Online] URL: <http://terrain.revues.org/document3055.html>
- 1998, *How we think they think*, Oxford: Westview Press.
- Bourdieu, Pierre 2002, *Esboço de uma teoria da prática. Precedido de três estudos de etnologia kabila*, Oeiras: Celta Editora.
- Branco, Jorge Freitas 2003, “Deformações Corporais”, in Ramos, Manuel João & Jorge Freitas Branco (orgs.), *Estrada Viva: Aspectos da motorização na sociedade portuguesa*, Lisboa: Assírio & Alvim.
- Brown, R. 1973, *A first language: the early stages*, Harmondsworth: Penguin Books.
- Clastres, Pierre 1974, *La société contre l'état: recherches d'anthropologie politique*, Paris: Les Editions de Minuit.
- Connerton, Paul 1998, *Como as sociedades recordam*, Oeiras: Celta Editora.
- Davies, Roger 1992, *Death on the streets*, London: Leading Edge.
- Dennett, Daniel 1995, “Time and the Observer: The Where and When of Consciousness”, in Sheehy, Noel & Tony Chapman (eds), *Cognitive Science*, Elgar, Vol. I, pp. 210-274.
- 1995a “Is Perception the “Leading Edge” of Memory?”, in Spadafora, A. (ed.) *Iride: Luoghi della memoria e dell'oblio*, anno VIII, n.14, pp. 59-78.
- 1996, “Seeing is believing”, in Atkins, K. (ed.), *Vancouver Studies in Cognitive Sciences*, Oxford: Oxford University Press, vol. 5, pp. 158-176.
- Descartes, René 1988, “The Passions of The Soul”, In *Selected Philosophical Writings*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Douglas, Mary 1966, *Purity and Danger. An analysis of the Concepts of Pollution and Taboo*, London: Routledge.
- Durkheim, Emile 1968 (1912), *Les formes élémentaires de la vie religieuse*, Paris : PUF.

Farrell, B.A. 1950, 'Experience', in *Mind*, Oxford: Oxford University Press, LIX, pp. 170-198.

Giddens, Anthony 2001, *O mundo na era da globalização*, Lisboa: Presença.

Goldhagen, Daniel Jonah 1996, *Hitler's willing executioners: ordinary Germans and the Holocaust*, New York: Alfred A. Knopf .

Gomes da Silva, José Carlos 1994, *A identidade roubada*, Lisboa: Gradiva.

— 2003, *O discurso contra si próprio*, Lisboa: Assírio & Alvim.

Héritier, Françoise 1983, "L'identité Samo", pp. 51: 79, in Lévi-Strauss, Claude (ed.), *L'Identité*, Paris: PUF.

— 1996, *De la violence*, Paris: Editions Odile Jacob.

— 1996a, *Masculin/Féminin. La pensée de la différence*, Paris: Editions Odile Jacob.

Hjelmslev, Louis 1966, *Le langage*, Paris: Les Editions de Minuit.

Hofstadter, Douglas 1981, *The Mind's I: fantasies and reflections on self and soul*, Penguin Books, London.

Jakobson, Roman 1976, *Six leçons sur le son et le sens*, Paris : Les Editions de Minuit.

Kroeber, A. L., & Kluckhohn, C. 1963 (1952), *Culture: A critical review of concepts and definitions*. New York: Random House.

— & T. Parsons. 1958, "The Concept of Culture and of Social System." in *American Sociological Review* 23, pp. 582-583.

Lave, Jean 1988, *Cognition in Practice: Mind, Mathematics and Culture in Everyday Life (Learning in Doing)*, University Press: Cambridge.

Le Breton, David 1994, *Conduites à risque*, Paris: PUF.

Leach, Edmund 1973, *As ideias de Lévi-Strauss*, São Paulo: Cultrix.

— 1991 (1976), *Culture and Communication*, Cambridge: CUP.

Lee-Whorf, Benjamin 1987, *Language, thought and reality*, M.I.T.: Cambridge, Massachusetts.

Lévi-Strauss, Claude 1962 (2002), *La pensée sauvage*, Paris : PUF.

Percepção de riscos na estrada: uma perspectiva antropológica sobre o Algarve

— 1964, *Mythologiques I: Le Cru et le Cuit*, Paris : PUF.

— 1983, *L'identité*, Paris: PUF.

— 1985, *A oleira ciumenta*, Lisboa: Edições 70.

— 2003, *O totemismo hoje*, Lisboa: Edições 70.

Lovejoy, Arthur 1964 (1936), *The Great Chain of Being. A Study of the History of an Idea*, Harvard: Harvard University Press.

Magalhães, Pedro Oliveira 2007, *Factores potenciadores da sinistralidade rodoviária*.

Malinowski, Bronislaw 1922 (1974), *Argonauts of the Western Pacific*, London: Routledge.

Nagel, T. 1974, "What is like to be a bat", in *Philosophical Review* 83(4), pp. 435-450.

Ramos, Manuel João 2003, "A automobilização do pensamento selvagem", in Manuel João Ramos & Jorge Freitas Branco (orgs.), *Estrada Viva: Aspectos da motorização na sociedade portuguesa*, Lisboa: Assírio & Alvim.

Ribeiro, Fernando Bessa 2003, "Os modernos cavaleiros do asfalto: risco e transgressão nas estradas portuguesas", in Ramos, Manuel João & Jorge Freitas Branco (orgs.), *Estrada Viva: Aspectos da motorização na sociedade portuguesa*, Lisboa: Assírio & Alvim.

Sapir, Edward 1968, *Linguistique*, Paris : Les Editions de Minuit.

Tamen, Miguel 2002, *Amigos de Objectos Interpretáveis*, Lisboa : Assírio & Alvim.

Todorov, Tzvetan 1982, *La Conquête de l'Amérique*, Paris: Editions du Seuil.

Toren, Christina 2001, "The child in mind" in Harvey Whitehouse (ed.) *The Debated Mind: Evolutionary Psychology versus Ethnography* London: Berg, pp. 155-179.

Virilio, Paul 1995, *La Vitesse de Liberation*, Paris: Galilée.

Weston, Anthony 1996, *A arte de argumentar*, Lisboa: Gradiva.

Wilde, Gerald J. S. 1982, "The Theory of Risk Homeostasis: Implications for Safety and Health", in *Risk Analysis*, 2 (4), pp. 209-25.

— (1998) "Risk homeostasis theory: an overview", in *Injury Prevention*, 4, pp. 89-91.

Yaguello, Marina 1981, *Alice au Pays du Langage*, Paris : Editions du Seuil.

Zink, Rui 2003, “Road literature”, in Ramos, Manuel João & Jorge Freitas Branco (orgs.), *Estrada Viva: Aspectos da motorização na sociedade portuguesa*, Lisboa: Assírio & Alvim.