

Encontro / Encuentro

Enclave Ibérica: caminos, vecinos y mudanzas culturales

1 a / al 5 de Setembro / Septiembre de 2005 Iruña / Pamplona

Draft da comunicação de Manuel João Ramos (com António Medeiros)

A PROPÓSITO DA “CULTURA DA VIOLÊNCIA RODOVIÁRIA”

(um estudo em curso, coordenado por António Medeiros e Manuel João Ramos)

A violência rodoviária vivida quotidianamente em Portugal constitui já, desde há alguns anos, um elemento pejorativo da identificação da cultura portuguesa no quadro europeu, tal como um visionamento atento dos noticiários nos países da U.E. de onde são originários parte importante dos turistas que visitam o nosso país cada ano deixa perceber (são, por exemplo, bastante assíduas as notícias sobre a mortalidade rodoviária em Portugal nos media britânicos). A difusão destes estereótipos negativizadores da sociedade portuguesa merece ser tida em conta para uma caracterização contemporânea do país.

Nesta comunicação, proponho-me apresentar algumas variáveis que contextualizam um estudo em curso, mais que os resultados parcelares já obtidos, ou a natureza específica do trabalho de inquérito, que tem sido conduzido junto de condenados por crime rodoviário, de vítimas com lesões graves devidas a acidentes, e do universo peculiar do *tuning* e *street-racing*.

Introdução

O objectivo desta comunicação é de chamar a atenção para um potencialmente novo domínio de investigação em antropologia – com interesse para vários contextos europeus e não-europeus – e que deriva do chamado “impacto da motorização nas sociedades” [por

motorização designo o fenómeno da difusão maciça do automóvel e das suas diversas formas de utilização, como uma dimensão importante dos processos de urbanização de várias regiões do mundo].

Mais especificamente, a proposta que apresentarei reporta-se a um projecto colectivo sobre a temática do comportamento rodoviário em Portugal, que supervisiono com o meu colega António Medeiros e que se encontra em curso, no âmbito de um protocolo realizado entre o ISCTE e a Direcção-Geral de Viação. [como todos provavelmente saberão, Portugal tem uma taxa de acidentes rodoviários graves particularmente elevada, por relação à média europeia, sendo o fenómeno muito pouco estudado e compreendido, nas suas várias dimensões – nomeadamente, em termos epidemiológicos, que poderão fornecer instrumentos úteis para os processos de tomada de decisão].

O projecto toma como ponto de partida os dados revelados em estudos recentes que identificam um padrão socialmente aceite de comportamentos de condução rodoviária de cariz tendencialmente criminal - expondo, por exemplo, um desequilíbrio relacional extremo entre peões e condutores, que se traduz numa taxa de atropelamentos três vezes superior à média europeia, com incidência particularmente grave das situações de atropelamento (ou colisão) seguido de fuga.

Este projecto encontra-se numa fase intermédia de realização, pelo que proponho – mais que apresentar-vos conclusões – oferecer para discussão as questões que se prendem com as potencialidades e limites da nossa abordagem ao tema, com a esperança de que uma troca de ideias sobre o assunto suscite o interesse dos nossos colegas espanhóis para a investigação nesta área – já que a promoção de análises similares em contextos vizinhos pode fornecer interessantes pistas através do confronto e comparação dos resultados.

O diagnóstico feito por diversos especialistas da área da segurança e prevenção rodoviária exige reflexão e suscita o interesse de proceder a uma abordagem antropológica das justificações culturais dos comportamentos rotineiros na condução. Assim se justifica a proposta de um estudo assente em inquéritos minuciosos, no acompanhamento prolongado dos informantes, e em entrevistas intensivas, assim como na análise de discursos e posturas de diversos actores sociais, directa e indirectamente relacionados com o trânsito, aqui equacionado como um sistema social. Deste modo, através de análises mais finas e detalhadas propiciadas por uma aproximação etnográfica,

consideramos possível problematizar o conjunto de explicações até hoje disponíveis sobre o comportamento rodoviário. Assim, pretendemos dar conta das determinações socio-culturais que moldam decisivamente a variedade das expressões de relação social mais agressivas, envolvidas no convívio quotidiano com o tráfego automóvel.

O Estudo de caso em Portugal e a situação actual

A massificação do uso do automóvel é bastante recente em Portugal (Branco & Ramos 2003): o modelo de transporte e mobilidade terrestre que se desenvolveu nos anos 70 foi consolidado nos anos 90, mas o processo de compreensão das suas consequências sociais e culturais encontra-se ainda em estado larvar.

A produção científica publicada sobre esta matéria é rara e sobretudo empírica e sectorializada (Gaspar 1994; Lemonde Macedo, Cardoso & Santo 1998; Reto e Sá 2003) mas recentemente tem surgido um número crescente de teses de doutoramento e mestrado, assim como de relatórios técnicos – sobre a economia da mobilidade, sobre engenharia e modelização dos transportes, sobre ordenamento do território.

Em vários outros países onde o processo de motorização é mais antigo e mais estabilizado (Europa ocidental, Estados unidos da América, Austrália e Nova Zelândia), premissas epistemológicas assentes na comparabilidade e interdisciplinaridade são importante princípios condutores nesta área de investigação (Davis 1992; Dupuy 1995; Automobile 2001; Wollen & Kerr 2002).

A chamada “Lei de Smeed”, por exemplo (R.J. Smeed, uma histórica figura central no mundo da investigação do transporte terrestre e da segurança rodoviária) indica que há uma regularidade estatística nas curvas da sinistralidade grave em todos os países que experimentaram condições de motorização equivalentes, ao longo de vários anos, o que sugere haver uma relação entre a taxa de mortes ocorridas em acidentes rodoviários num determinado país (mortes por veículo registado), e o nível de motorização desse país (veículos registados per capita). Esta generalização é baseada em prova estatística calculada sobre as grandes variações de taxas de mortalidade por veículo automóvel que se verificam entre países pouco motorizados (altas taxas de mortalidade) e muito motorizados (baixas taxas de mortalidade). Estas diferenças são similares àquelas que encontramos em países altamente motorizados, entre épocas de motorização precoce e

níveis actuais de motorização. Verifica-se assim uma tendência clara de redução das taxas de acidentes e de mortalidade, recorrente em todos os países, inversa do grau de motorização – um dado contextualizador que merece ser considerado em análises qualitativas neste domínio.

Apesar de, internacionalmente, os estudos antropológicos terem produzido poucos e não sistemáticos resultados sobre o assunto genérico da cultura rodoviária e automóvel (Goussieux and Barjonet 1990; Ross 1996; Miller, 2001) - ao contrário, do que acontece com a disciplina dos “estudos culturais” - foram recentemente publicados algumas importantes análises com conteúdo teórico sobre a temática da cultura da violência e do conflito ritualizado, bem como sobre a influência da comunicação social de massas nas sociedades contemporâneas e sobre os usos e representações dos espaços públicos, seja em análises comparativas, seja em estudos de caso de carácter monográfico (Schmidt and Schröder 2001; Dayan & Katz 1992; Delgado 2003; Le Breton 2004). Os resultados publicados nestas áreas podem ser postos a uso no desenvolvimento de um novo campo de investigação antropológico: o da análise da cultura da violência rodoviária. Este novo campo apela a um intenso diálogo com outras disciplinas das ciências sociais que já têm apresentado resultados interessantes no esforço de compreensão do fenómeno (psicologia social, epidemiologia médica, traumatologia, estudos sociais, economia da saúde pública). Tal diálogo poderá trazer para este domínio de investigação uma perspectiva inovadora, metodologias ainda pouco usadas no estudo do assunto e, espera-se, resultados que só a abordagem holística típica da antropologia pode oferecer.

Este novo campo de investigação é, no essencial, triplo:

- 1) estudo das dimensões culturais que afectam as relações sociais nas vias rodoviárias.
- 2) compreensão dos padrões socialmente aceites, e frequentemente ritualizados, de comportamento rodoviário agressivo.
- 3) compreensão das consequências humanitárias e traumáticas implicadas do modelo de transporte.

Deve ser sublinhado que não apenas este campo de investigação é novo em Portugal mas que há poucos exemplos desta abordagem na literatura internacional.

Para além destas questões, estamos particularmente atentos ao velho e irresoluto debate que ocorre na profissão antropológica sobre a validade de promover investigação

aplicada, que possa servir de suporte a decisões políticas sobre uma determinada comunidade (Goldschmidt 1987; Ervin 1999; Ferraro 2003). Inevitavelmente, quando tratamos de uma temática em que o trauma, a morte, o sofrimento dos indivíduos e das famílias atingidas (enquanto vítimas da violência rodoviária), e quando se torna óbvio que a generalização das consequências humanitárias da cultura da violência rodoviária têm um impacto sobre a sociedade como um todo, é difícil pôr de lado a questão da aplicabilidade política e administrativa dos resultados da investigação em curso.

Discussão e conclusões:

O projecto em curso refere-se, como já disse, a uma temática bastante negligenciada pelas ciências sociais, e que não tem merecido muita atenção dos investigadores, sobretudo se compararmos a escassez da produção com a relevância e impacto mundial da motorização automóvel. Esta falta de interesse é intrigante, já que é difícil compreender como um objecto de consumo, transporte e afirmação de estatuto tão valorizado em termos económicos e simbólicos, tão dominante nas nossas vidas quotidianas, e tão poderoso como transformador das nossas percepções de espaço e tempo, dificilmente atinge o estatuto de objecto de estudo antropológico ou sociológico... Esta mesma questão foi analisada pelo sociólogo Pierre Lannoy (2003) num artigo recente publicado na *Revue Française de Sociologie*. Ao discutir os motivos porque o automóvel tem sido tão marginalizado pelas ciências sociais – como uma espécie de ‘non-object’ – o autor invoca o exemplo paradigmático da escola de Chicago. Paradoxalmente, os sociólogos de Chicago, reputados pela sua investigação profusa e inovadora sobre os processos de mudança em ambientes urbanos, nunca produziram um qualquer programa de investigação sistematizado sobre a questão da motorização (a única excepção é uma tese esquecida de um certo John Mueller em 1928, que nunca foi publicada, e que é raramente citada).

Várias interpretações para a minimização deste campo de estudos têm sido avançadas mas nenhuma suficiente convincente.

Por um lado, há as explicações que sugerem haver uma característica repulsiva inerente ao assunto “motorização”, no que respeita à dependência social perante um objecto físico de consumo – que obrigaria os investigadores a considerar variáveis com as quais as

teorias sociológicas e antropológicas têm dificuldade em conviver. Por outro lado, refere-se frequentemente a complexidade trans-sectorial do fenómeno da motorização como um obstáculo à sua sujeição a modelos explicativos específicos das ciências sociais. R. Hawkins (1986), por exemplo, num artigo sugestivo, intitulado «A road not taken: sociology and the neglect of the automobile», vê nesta falta de ênfase o resultado de uma condenação moral do automóvel, considerado um factor decisivo de destruição dos tecidos e redes sociais, invocando uma citação emblemática de S. Park: «The automobile is probably the most mortiferous and demoralizing instrument of contemporary civilisation». John Urry (2000) adopta uma posição similar, argumentando que apesar de os sociólogos de Chicago olharem para a mobilidade como uma questão-chave para compreender as novas realidades urbanas do século XX, viam com receio o desenvolvimento descontrolado que a motorização proporcionava, causando “degeneração urbana” através da destruição da *residência* – para elas, o elemento fundamental da vivência da cidade. Por outras palavras, é como se a marginalização do tópico se tenha historicamente devido não a razões intelectuais mas a considerações morais de validade mais que dúbia... É interessante ver os termos desta discussão em sociologia, já que a repugnância antropológica pela temática se encontra muito mais entrincheirada nos estereótipos clássicos da valorização da diversidade cultural, das tradições culturais, de tal forma que até parece quase natural ver no automóvel um fundamental inimigo do objecto de estudo habitual dos antropólogos, já que ele corporiza – na ideologia conservista que atinge tão fortemente a profissão – a aplanção cultural, a dominância globalizadora e colonizadora das multinacionais, etc.

Gostaria, já agora, de reportar a posição relativamente neutra de P. Lannoy, que sustenta que, entre outros factores, a pertinência de um fenómeno para propósitos de investigação científica é já de si uma construção social. Como ele afirma: «o interesse científico por um certo fenómeno mundano não depende apenas da sua difusão quantitativa ou da sua apreciação normativa. A sua dignidade em termos de investimento na pesquisa não deriva primariamente de um julgamento factual ou moral, mas está antes relacionada com a configuração social, sempre historicamente única e variável, em que é produzida » (Lannoy 2003: 523).

Assim, tendo o caso português como base e exemplo, procuramos neste projecto compreender o funcionamento do sistema de representações culturais que interagem com formas automotorizadas de transporte terrestre, numa situação em que este modelo de mobilidade se torna simultaneamente extensivo e inclusivo.

Os acidentes rodoviários traumáticos são consequências humanitárias directas da cultura de violência e agressão rodoviárias que se difundiu, na rede de ruas e estradas portuguesas, em circunstâncias que espelham de alguma forma os contextos em que o uso maciço do automóvel começou a ser uma das faces mais visíveis e condicionantes dos processos de urbanização e de “progresso”. Com esta investigação, esperamos ainda assim produzir recursos de conhecimento substantivos que possam servir de base crítica para a definição de políticas que permitam a redução do impacto humanitário e social desta epidemia traumática.

Apesar da intrínseca desumanização das estatísticas, e da sua vulnerabilidade à manipulação, a abordagem estatística à temática da sinistralidade rodoviária tem sido a forma mais sistemática e persistente de análise, que por um lado permite visões menos benignas do processo de motorização, mas que por outro lado, se encontra particularmente colada à produção de discurso político na área da segurança rodoviária – do chamado mito propagandístico da estatística oficial (J. Davies, 1992).

A estatística é um meio fundamental de produção discursiva governamental, jornalística, etc. sobre a problemática da segurança rodoviária. Através dela, sabemos que as mortes por acidente rodoviário, apesar de uma tendência de baixa relativamente generalizada, são ainda uma das principais causas de morte nos países europeus, sobretudo no que respeita às faixas etárias até aos 30 anos. Este dado seria suficiente para indicar a relevância social do tópico, não apenas como investigadores mas como cidadãos. Uma pista possível para explorar este campo de trabalho é questionando se estes dados representam mesmo “acidentes” (inevitáveis, por isso) ou se, podendo ser evitáveis, são predizíveis, e as suas causas conhecidas e alteráveis. Tal linha de análise sugere a possibilidade de criar ligações entre o desenvolvimento deste campo de estudo e uma recente, mas já bem estabelecida, sub-disciplina antropológica, a de investigação de desastres, catástrofes e risco em geral.

Como Oliver-Smith escreve (1996: 304) «new perspectives on hazards, view them as basic elements of environments and as constructed features of human systems rather than as extreme and unpredictable events, as they were traditionally perceived». Vários autores (Malinowski 1922; Sahlins 1972; Torry 1979) já tinham considerado os desastres com partes integrantes dos sistemas ambientais e humanos, sustentando que se uma sociedade falha, no sentido em que não consegue oferecer respostas adequadas a eventos de dimensão catastrófica ou que colocam em causa as funções básicas da organização dessa sociedade, ela não é sustentável.

De acordo com estas perspectivas, que são também muito as de Mary Douglas nos seus trabalhos mais recentes, a exposição ao risco tende a ser um processo totalizador, que afecta afinal quase todos os aspectos da vida de uma comunidade. Este é – podemos dizê-lo – o caso dos “desastres” rodoviários”. O que os torna particularmente adequados a um tipo de estudo em que sejam valorizadas as perspectivas holística e comparativa.

...the challenge we launch is the development of a comparative anthropological research of the cultures of road violence in Europe, based on a fruitful intertwining of different national research teams, engaged in this collaborative approach from the conception of the project until the publishing of the results. In our opinion, this convergent dialogue would be the condition for the establishment of an innovative research agenda, which by articulating different local participations, without losing the idiosyncratic context where data are collected and knowledge produced, would contribute to the better understanding of a social and human phenomenon with unquestionable impact in contemporary societies.

Bibliografia

- Adams 1985 Risk and Freedom: The Record of Road Safety Regulation, TPP.
- Davis, Robert 1993: Death on the Streets: the Mythology of Road Safety. Hawes
- Dayan & Katz 1992: Media Events: the Live Broadcasting of History. Harvard
- Delgado 1999 El Animal Público. Madrid: Anagrama.
- Dupuy 1995 Les territoires de l'automobile. Paris
- Ervin 1999 Applied Anthropology: Tools and Perspectives for Contemporary Practice. New York
- Ferraro 2003 Cultural Anthropology : An Applied Perspective. Wadsworth
- Freitas Branco & Ramos 2003 Estrada Viva? Aspectos da Motorização da Sociedade Portuguesa. Lisboa
- Gaspar 1994: "New Forms of Transport and Communication: New Patterns of Disadvantage", in Hadjamichalis and Sadler (Eds), On and around the margins of a New Europe. London
- Goldschmidt 1987 Anthropology and Public Policy a Dialogue. AAA, No 21
- Gossiaux & Barjonet 1990 Automobilisme et société locale. INRETS
- Hawkings, R. 1986 «A Road not Taken : Sociology and the neglect of the automobile», California Sociologist, 9: 61-79
- Lannoy, Pierre 2003 «L'automobile comme objet de recherche, Chicago, 1915-1940» Revue Française de Sociologie, 44-3: 497-529.
- Le Breton, David 2004 Conduites à risque. Paris
- Lemondede Macedo, Cardoso and Santo 1998: Impacts in Road Safety. Lisboa
- Malinowski, B. 1922 Argonauts of the Western Pacific, New York: Dutton.
- Miller (ed) 2001 Car cultures. Oxford
- Oliver-Smith, A. 1996 «Anthropological Research on Hazards and Disasters» Annual Review of Anthropology. 25: 303-28.
- Reto & Sá 2003: Porque nos Matamos na Estrada... e como o Evitar. Lisboa.
- Ross 1996: Fast Cars, Clean Bodies, MIT Press
- Sahlins, M. 1972 Stone Age Economics. Chicago: Aldine.
- Schmidt & Schröder (eds) 2001 Anthropology of Violence and Conflict. London,
- Schmidt & Schröder (eds) 2001: Anthropology of Violence and Conflict. London,
- Torry, WI 1979 «Anthropological Studies in Hazardous Environments. Past Trends and New Horizons» Current Anthropology 20 : 517-541.
- Urry, John 2000
- VVAA. Automobile 2001 Les Cahiers de Médiologie, 12. Paris.
- Wollen & Kerr 2002: Autopia: Cars and Culture. London

Resultados de investigações anteriores:

- 2001 Jorge Manuel Graça & Manuel João Ramos, "A Insegurança rodoviária e a gestão da Impunidade" in: Emanuel Maranhã das Neves, Fátima Gonçalves Pinto, Luís Trindade Quaresma (coords.) Actas do I Congresso Rodoviário Português ESTRADA 2000 - A Qualidade Rodoviária na Viragem do Século. Organizado pelo Centro Rodoviário Português. Lisboa – LNEC, 28-30 de Novembro de 2000. Vol. 3, Lisboa, Centro Rodoviário Português.
- 2003 Jorge Freitas Branco & Manuel João Ramos (orgs.), Estrada Viva? Aspectos da Motorização na Sociedade Portuguesa. Lisboa, Assírio & Alvim.
- 2003 Manuel João Ramos, "A Automobilização do Pensamento Selvagem" in Jorge Freitas Branco & Manuel João Ramos (orgs.), Estrada Viva? Aspectos da Motorização na Sociedade Portuguesa. Lisboa, Assírio & Alvim
- 2003 Manuel João Ramos, "Guerra nas estradas: na berma da antropologia" In: Jorge Freitas Branco & Ana Isabel Afonso (orgs.), Retóricas sem Fronteiras 2 – Violências. Oeiras, Celta, pp. 167-180
- 2003 Ana Rita Moreira (relatora) & Manuel João Ramos (coordenador), Relatório de Trabalho: Vamos Acabar com os Pontos Negros. ACA-M

http://www.aca-m.org/documentos/publicacoes/na_berma_da_antropologia.pdf

http://www.aca-m.org/documentos/publicacoes/automobilizacao_do_pensamento_selvagem.pdf
http://www.aca-m.org/documentos/publicacoes/apresentacao_estrada_viva.pdf
http://torga.aca-m.org/~mms/pontos_negros/relatorio_detalhado.htm (orientaor: Manuel João Ramos,
relatora: Ana Rita Moreira)
http://www.aca-m.org/documentos/publicacoes/inseguranca_rodoviaria_e_gestao_da_impunidade.pdf