

textos de:

ANTÓNIO PEDRO DORES

EMÍLIA MARGARIDA MARQUES

FERNANDO BESSA RIBEIRO

JORGE DA GLÓRIA

JORGE FREITAS BRANCO

LUÍS BASTOS

MANUEL JOÃO RAMOS

MARIA EMÍLIA SANTOS

RUI TATO MARINHO

RUI ZINK

SUSANA PINTO VIANA

peninsulares

ISBN 972-37-0876-0



9 789723 708769

apoio:

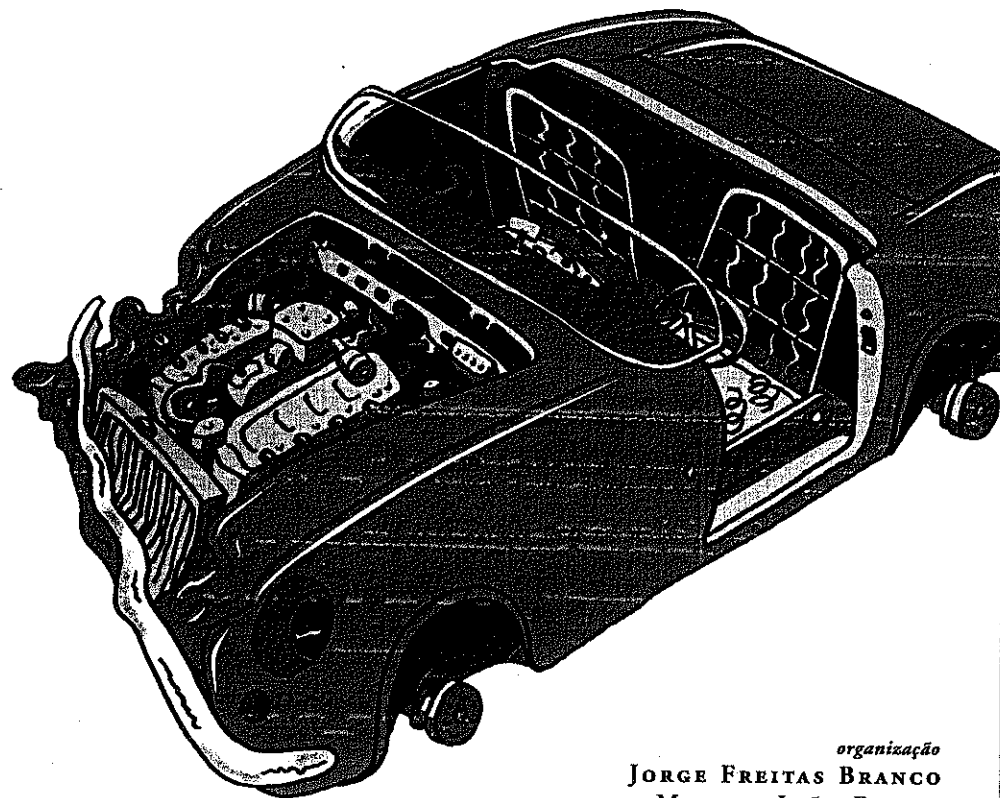


DIRECÇÃO-GERAL DE VIAÇÃO

ESTRADA VIVA? ASPECTOS DA MOTORIZAÇÃO NA SOCIEDADE PORTUGUESA

ESTRADA VIVA?

ASPECTOS DA MOTORIZAÇÃO NA SOCIEDADE PORTUGUESA



organização
JORGE FREITAS BRANCO
MANUEL JOÃO RAMOS

ASSÍRIO & ALVIM

ESTRADA VIVA?

ASPECTOS DA MOTORIZAÇÃO
NA SOCIEDADE PORTUGUESA

organização

JORGE FREITAS BRANCO
MANUEL JOÃO RAMOS

ASSÍRIO & ALVIM

APRESENTAÇÃO

I.

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

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

A história da automobilização é uma história repetível em qualquer circunstância geográfica e social porque a automobilização implica uma rede de factores caracterizadores comuns — um sistema viário organizado em função do veículo automóvel, um sistema jurídico dedicado, um complexo e mercado multinacional, etc.. No entanto, trata-se também de uma história irrepetível, quando consideramos um conjunto de factores aparentemente externos às regras do sistema de fluxo de viaturas, capitais e conhecimentos associados à automobilização. Em particular, quando tomamos em consideração os chamados aspectos culturais que surgem associados ao grau de maturidade e

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

EDIÇÃO 0913, DEZEMBRO 2003
ISBN 972-37-0876-0

complexidade das civilizações urbanas, a sofisticação das tradições cívicas e políticas, as condições geográficas e as características das redes urbanas e interurbanas, etc., podemos aperceber-nos dos vários meandros de cada contexto processual a que a automobilização pode dar origem.

Tanto quanto a intensificação da presença do automóvel na paisagem, a modificação do papel por ele desempenhado no quotidiano foi um factor que contribuiu decisivamente para tornar perceptível a realidade da motorização da sociedade portuguesa aos cidadãos comuns. O automóvel tornou-se um dos principais instrumentos de mobilidade neste país — as deslocações para o trabalho, as destinadas ao abastecimento familiar (acesso às grandes superfícies comerciais) e as de lazer, estão hoje condicionadas por ele a um tal ponto que a sua proeminência assume-se como uma fatalidade que poucos questionam.

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

A massificação do consumo de veículos automóveis, se evidencia uma clara dependência da sociedade em relação a um conceito particular de mobilidade, confirma também a sua importância crescente como mediador de sociabilização. Novos modos de interacções social se instalaram, dependentes do facto de o condutor se relacionar com os seus semelhantes, não por

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

via do contacto físico próximo e personalizado, mas a partir do interior da sua célula móvel estanque, que obriga ao anonimato e favorece as expressões de interesse próprio, potencialmente agressoras, em detrimento de pulsões solidárias e de submissão a formas de controlo social hierarquizado. A recente massificação do uso do telemóvel — frequentemente em simultâneo com a tarefa de condução — veio complementar e enriquecer estes modos de interacção sem proximidade física.

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

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

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

ções estruturais, a sinistralidade grave foi sendo reduzida de forma consistente desde meados dos anos noventa — aliás, nos últimos dez anos, o número de mortos nas estradas caiu para metade (OSR 2003: 14-6), apesar de o número de veículos em circulação ter aumentado quase exponencialmente.

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

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

A actual rede de transportes enfatiza a circulação de mercadorias e passageiros pela rodovia, em detrimento da via férrea. O caminho-de-ferro tem sido alvo de progressiva desactivação e mesmo desmantelamento, numa relação manifestamente superior à de outros países da UE, já que Portugal é um dos países europeus com a mais baixa taxa de preferência pelo transporte ferroviário (seja de mercadorias, seja de passageiros). Sendo que o transporte de mercadorias por estrada resulta na degradação acelerada dos pisos e é um factor adicional de insegurança rodoviária (vejam-se os casos paradigmáticos da sinistralidade de veículos pesados nos IP3, IP4 e IP5), o impacto que esta

opção infra-estrutural tem em termos de investimento na conservação das rodovias é um importante óbice no desenvolvimento económico do país e na modernização efectiva da rede viária configurada no Plano Rodoviário Nacional (PRN) de 1985, revisto em 2000.

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

2.

Ao organizar o colóquio *Estrada Viva? Aspectos da Motorização na Sociedade Portuguesa*, a unidade de investigação DepANT pretende inserir no seu

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

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

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

3.

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

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

Reflectindo em torno da atenção dada nas etnografias às deformações corporais, J.F. Branco constata que presentemente na sociedade ocidental se recorre à alteração anatômica para fins estéticos (tatuagem, *piercing*, pintura), assim como, por meio do acidente rodoviário, a um mecanismo social complexo para a marcação indistinta de corpos, incutindo-lhes sofrimento, dor, mutilação, incapacitação, ou mesmo morte, e não embelezamento. De sublinhar que tal processo traduz uma orientação social dos ritos de passagem para o plano da experiência individual, apagando-se a actuação colectiva na acção mediada por um veículo motorizado, comandado por um(a) condutor(a). Deixa de haver contacto físico directo entre pessoas, a deformação

corporal atinge as pessoas de forma aleatória. Se o automóvel é uma máquina de deformação corporal, o acidente representará a roda do azar, que determina as vítimas; no seu caso extremo, resulta a morte. Quando ocorre dentro do automóvel, ela pode constituir forma sacrificial calculada. Quer sobrevenha em acidente, ou resultante de acção criminosa, a morte em automóvel confere direito a notícia e granjeia mais fama a celebridades (Brottman 2001).

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

Exposto num museu, o automóvel emerge como objecto: sobressai o modelo, o estado de conservação, as características técnicas, as lembranças pessoais que o visitante a ele associe. Mas, na sua qualidade de veículo motorizado destinado a assegurar mobilidade às pessoas, ele integra e anima um

sistema em que se realiza essa mobilidade: o tráfego dos nossos quotidianos é um território social, conforme alertam logo no início Susana Pinto Viana e Jorge da Glória, no estudo que realizaram sobre a representação das infracções pelos condutores. Trata-se duma abordagem empírica exploratória, em que se pretende conhecer melhor a imagem do outro (condutor), revelada na apreciação da prática de condução. Esta faz parte duma cultura rodoviária, na qual se integram ainda outros factores, separados em normas formais e informais. Dito de outra forma: o estatuto (cultural) dado à transgressão, à sua detecção e à sua efectiva punição (pagamento de multa).

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

infracção rodoviária constitui [...] um abuso do direito que o estado nos conferiu de usarmos motorizadamente as vias públicas [...]» A proposta assenta na aplicação de medidas punitivas desmonetarizadas.

Numa sociedade motorizada, o termo epidemia silenciosa faz-nos pensar de imediato em alterações da interioridade corporal, ocorridas no seguimento de acidentes. Num primeiro momento mobilidade parece equivaler a sinónimo de movimento. Na descrição do desastre (acidente, incidente, ocorrência) ganha forma uma das territorialidades criadas pelo automóvel (Dupuy 1995). Exprime-se a mesma por metáforas retiradas da linguagem clínica: ruptura, colapso, paragem, interrupção da circulação, fluidez, restabelecimento da circulação. A morte existe, mas não é referida neste contexto: podem morrer os condutores ou outras pessoas, enquanto que os carros são abatidos findo o seu tempo de vida. Neste caso, a morte é humana, o abate do foro técnico. E, como tal, tende a transformar-se: o abate implicava prensagem, sucata, oxidação na paisagem. O termo da vida do automóvel passa a ser definido pela altura em que a viatura é desmantelada de forma controlada, os seus componentes separados por materiais e estes submetidos a reciclagem. O processo chama-se ecologia industrial (Ferrão & Figueiredo 2000). Attingido o termo da sua vida (normal, pelo número de anos de uso, ou então abreviada por acidente reduzindo-se o que era a sua esperança calculada de vida) os carros já não devem ser abatidos, mas reciclados, o que equivale à sua reencarnação noutros objectos. Os resultados dum estudo empírico realizado por Maria Emília Santos incidem sobre os traumatismos crânio-encefálicos (TCE), que têm como primeira causa os acidentes de tráfego e os atropelamentos. Afectam sobretudo os jovens, traduzindo-se em incapacidades físicas e mentais; a reabilitação pode minorá-las em alguns casos, noutros a situação é definitiva. É, pois, manifesta uma profunda interacção entre o sistema de trânsito e a saúde pública. A autora discute o número provável de traumatizados a este nível. Os dados não são seguros, mas a amplitude de TCE ocasionados na esfera do trânsito noutros países é suficientemente significativa para que especialistas falem duma epidemia silenciosa. Resta ainda outra vertente a contemplar, a da segurança rodoviária. Trata-se da reintegração dos traumatizados no sistema. Antes de voltar a conduzir, e segundo a perspectiva médica, deveriam ser alvo de avaliação especial prévia. Senão existe

o perigo de que um grupo de risco — os que sofreram TCE —, possa vir a contribuir para o aumento do número de acidentes rodoviários. Configura-se um contexto em que a liberdade do indivíduo é subalternizada perante os interesses da saúde pública. O traumatizado passa a integrar um grupo de indivíduos caracterizado por factores de exclusão: isolamento social, dependência económica, restrições na mobilidade.

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

O texto de Emília Margarida Marques incide sobre o choque entre os interesses e visões que se formam, quando se trata de gerir um bem escasso: o espaço urbano. A zona situada a ocidente da cidade de Lisboa, demarcada pela foz do rio e pelo litoral atlântico tem sido alvo de transformações significativas. A densificação das construções de habitação, a construção da A5, o peso do factor turístico e a situação privilegiada dentro da área metropolitana traduzem-se no crescimento constante do tráfego automóvel, ocorrido regularmente ao longo da última década, acompanhado do decréscimo do número de utentes da via férrea suburbana existente — a chamada linha de Cascais. O retalhamento do espaço com vias para o descongestionamento do interior das concentrações urbanas, de ligação entre as zonas habitacionais e a auto-estrada, assim como ainda a acessibilidade às praias, constituem o pano de fundo que explica o contexto de mobilização cívica dos moradores dum bairro afectado pela construção da Via Circular Nascente em São João do

Estoril. Confrontam-se assim duas lógicas. Uma visa estabelecer as condições de fluidez da circulação rodoviária: traçado direito, cruzamentos desnivelados, separação de universos circulantes (tráfego motorizado versus trânsito não motorizado). São os parâmetros dum padrão social estruturado a partir do critério velocidade. Embora também condutores, os moradores organizados, contrapõem uma postura centrada na acalmia das tensões geradas pelo primeiro modelo. Defendem um traçado desincentivador da velocidade, uma infra-estrutura concebida em modo multiusos (automóvel e peão), ou seja, defendem a coexistência das forças em presença, em alternativa a um contexto visto como hegemónico (traçado com curvas, atravessamento para peões, estacionamento laterais, paragens para os transportes colectivos, etc.).

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

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

JORGE FREITAS BRANCO
& MANUEL JOÃO RAMOS

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABÉLÈS, Marc & P.-H. Jéudy, orgs., 1998, *Anthropologie du politique*. Paris: Armand Colin.
- ACAP (Associação de Comércio Automóvel de Portugal). *Estatísticas do sector automóvel*. Lisboa: ACAP, 1998.
- BARDOU, Jean-Pierre, et al., 1977, *La Révolution automobile*. Paris: Albin Michel.
- BARRETO, António, 2000, *A situação social em Portugal 1960-1999*. Lisboa: Biblioteca de Ciências Sociais.
- BASHAM, E. B. UGHETTI & P. RAMBALI, 1984, *Car Culture*. Londres: Plexus.
- BRILLI, Attilio, 1999, *La Vita Che Corre*. Bolonha: Il Mulino.
- BROTTMAN, Mikita, org., 2001, *Car Crash Culture*. Nova Iorque: Palgrave.
- DAVIS, Robert, 1992, *Death on the Streets: Cars and the mythology of Road Safety*. Hawes, Leading Edge.
- DEBRAY, Régis & M. Guillaume, orgs., 2001, «L'automobile» *Cahiers de Médiologie*. 12
- DUPUY, Gabriel, 1995, *Les territoires de l'automobile*. Paris: Anthropos.
- FERRÃO, Paulo & J. M. FIGUEIREDO, orgs., 2000, *A Ecologia Industrial e o Automóvel em Portugal*. Oeiras: Celta.
- GRAÇA, José Manuel; Ramos, Manuel João, 2001, «A insegurança Rodoviária e a Gestão da Impunidade», in Emanuel Maranha das Neves, Fátima Gonçalves Pinto, Luís Trindade Quaresma, orgs., *Actas do I Congresso Rodoviário Português ESTRADA 2000 — A Qualidade Rodoviária na Viragem do Século, Lisboa — LNEC, 28-30 de Novembro de 2000*. Lisboa: Centro Rodoviário Português, vol. 3.

- HAILEY, Arthur, 1972, *Mundo Automóvel*. Porto: Civilização.
- KELLENS, Georges & C. Pérez-Díaz, orgs., 1997, *Le contrôle de la circulation routière dans les pays de la CEE*. Paris: L'Harmattan.
- LE BRETON, David, 2001, «Conduites à risque», in *Automobile: cahiers de médiologie*, 12, 1.^{er} semestre, pp. 65-75.
- MACEDO, António Lemonde de; Cardoso, João Lourenço; Santo, Jorge Z., 1998, *Impacts in Road Safety Following the Implementation of the Portuguese National Road Plan*. Lisboa: LNEC.
- MILLER, Daniel, org., 2001, *Car Cultures*. Oxford: Berg.
- O'CONNELL, Sean, 1988, *The Car in British Society. Class, Gender and Motoring, 1896-1939*, Manchester: Manchester University Press.
- OSR (Observatório de Segurança Rodoviária), 2003, *Relatório Estatístico de Sinistralidade 2002: Elementos Estatísticos*. Lisboa: Direcção-Geral de Viação.
- RAMOS, Manuel João, 2000, *Sinais de Trânsito*. Lisboa: Asstrio & Alvim.
- SANTOS, Jorge A., 1993. *Factores Humanos no Tráfego Rodoviário: Actas do Seminário Internacional*. Lisboa: Escher.

ROAD LITERATURE

RUI ZINK*

rovedoria de
o técnico da
área residen-
aracterísticas
fego o nível
rio Nacional

re entre nós
eu correlato
es dos cida-
esboços de

ienos, inte-
e uso cres-

no diálogo
aso, poder
ao diálogo
que é toda-

tâncias que
as ciências
presentes;
a pensar a
e chamar
o pelo pri-
entamente
paradores.
rma como
como sua

A AUTOMOBILIZAÇÃO DO PENSAMENTO SELVAGEM

MANUEL JOÃO RAMOS*

1.

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

2.

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

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

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

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

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

as pessoas e os veículos, não apenas em função do grau de automobilização da sociedade mas também do modo como ela transforma os sistemas de representações e os valores culturais (Reiller, 2001: 154 seq.).

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

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

3.

No contexto português, o panorama dos estudos nesta área aponta para uma nítida falta de diálogo interdisciplinar, o que tem levado em muitos casos a que os investigadores se refiram, com autoridade questionável, a matérias que excedem a sua competência disciplinar, sem procurar o contacto de especialistas de áreas distintas. Foi com a preocupação de contribuir na busca de respostas a este problema que optei por invocar explicitamente no título desta comunicação o livro de Claude Lévi-Strauss, *La pensée sauvage* — uma

obra antropológica que suscitou, na sua época¹, um intenso diálogo interdisciplinar. A ideia de uma «automobilização do pensamento selvagem» tem assim um duplo sentido. Por um lado, sugere um apelo ao interesse pelo fenómeno da automobilização por parte da investigação antropológica, e por outro, procura definir os termos de um contributo possível da antropologia para essa área de estudo².

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

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

¹ *La pensée sauvage* foi publicado em 1962.

² O título desta comunicação remete também, através de um jogo irónico talvez um pouco obscuro, para uma obra fortemente revisionista das propostas lévi-straussianas: *The Domestication of the Savage Mind*, de Jack Goody (Cambridge, 1977); ver Ramos, 2000.

³ Criado no final dos anos noventa, o Observatório da Segurança Rodoviária da Direcção-Geral de Viação tem um âmbito de actuação relativamente limitado (ver D.G.V., 2003: 55-8). A investigação é promovida através de protocolos de financiamento com instituições universitárias ou com unidades de investigação (como o LNEC), mas não existe um programa articulado de investigação envolvendo, por exemplo, as estruturas da Fundação para a Ciência e a Tecnologia. O *Plano Nacional de Prevenção Rodoviária* (M.A.I., 2003), aprovado em Conselho de Ministros em Março de 2003, é omissivo a este propósito.

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

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

Mas, na medida em que um automóvel só o é verdadeiramente quando interage com o ser humano — isto é, quando, paradoxalmente, começa a conduzir o condutor, a controlar quem o controla — a compreensão do seu impacto na sociedade requer que procuremos também compreender as características simultaneamente apolíneas e dionisíacas dos seus usos, os índices de violência e risco que ele suscita (Breton, 2001: 73-4), mas também o seu poten-

¹ «Le fait total social est un ensemble de faits complexes, où tout se mêle, i.e. tout ce qui constitue la vie sociale des sociétés. Les phénomènes sociaux totaux expriment en même temps plusieurs institutions: religieuses, juridiques, morales, politiques, familiales, économiques, esthétiques, etc.» (Mauss: 1950:147).

cial como instrumento de ordenação e sujeição colectiva em contextos sociais onde impera o anonimato e a comunicação abstracta e à distância. Nesta medida, o estudo do problema da insegurança rodoviária, resultado de tensões sociais, psicológicas e tecnológicas divergentes, pode revelar-se como uma área de particular interesse para o estudo da dinâmica do fenómeno da mobilidade automóvel, desde que não percamos de vista que, sendo o risco uma constante do sistema — bem ou mal percebida pelos utentes — este comporta um importante factor de normalização e de controlo (implícito e explícito).

4.

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

1. O automóvel parece fornecer ao seu utilizador sensações de auto-domínio, de controlo físico, e constitui uma expressão de liberdade individual dos seus movimentos. Como o escritor Rui Zink tem referido em diversas ocasiões, o automóvel constitui-se como uma armadura metálica que provoca estados de consciência alterada e transmite ao condutor uma ilusão de potência sobre-humana. Nesta medida, o automóvel parece favorecer claramente o desenvolvimento de ideais individualistas. Mas, e esta é uma mera hipótese de trabalho, se supusermos a existência de uma lógica representacional subjacente ao processo de automobilização, ela não se pautará antes de mais por uma colectivização do pensamento e por uma dissolução das identidades individuais? Ou seja, por trás da armadilha ilusória da afirmação individualista da liberdade pessoal, não encontraremos estruturas de controlo social complexas que tendem para a despersonalização do indivíduo? Dito de outro modo, para além de carapaça de auto-ilusão e de máscara que protege o anonimato do condutor, o automóvel define-se também como extensão mecânica das suas faculdades de significação, mas sob a condição de reduzir a um mínimo de sinais convencionados — e despersonalizados — a comunicação interpersonal em meio rodoviário.

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

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

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

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

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

ÍNDICE

<i>Apresentação</i> , Jorge Freitas Branco & Manuel João Ramos	7
Road literature, RUI ZINK	21
Os modernos cavaleiros do asfalto: risco e transgressão nas estradas portuguesas, FERNANDO BESSA RIBEIRO	31
Deformações corporais, JORGE FREITAS BRANCO	51
A liberdade de circulação, ANTÓNIO PEDRO DORES	67
Cívismo e intimidação na repressão das infracções ao Código da Estrada, SUSANA PINTO VIANA E JORGE DA GLÓRIA	83
Sinistralidade e punição das infracções rodoviárias: a propósito do IP4, LUÍS BASTOS	115
Traumatismos crânio-encefálicos: a epidemia silenciosa, MARIA EMÍLIA SANTOS	127
Redução do limite legal da taxa de álcool no sangue para 0,2 mg/ml, RUI TATO MARINHO	141
Estruturar o trânsito, desestruturar o espaço urbano: o caso da via circular nascente em São João do Estoril, EMÍLIA MARGARIDA MARQUES	163
A automobilização do pensamento selvagem, MANUEL JOÃO RAMOS	181