

Jorge Freitas Branco & Manuel João Ramos “Apresentação”

In: Jorge Freitas Branco & Manuel João Ramos (orgs.) Estrada Viva? Aspectos da Motorização na Sociedade Portuguesa. Lisboa, Assírio & Alvim, 2003, pp. 7-20

1

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

Está ainda por fazer uma história sistemática do processo da automobilização – e, mais genericamente, da motorização – da sociedade portuguesa. Em muitos aspectos, ela será um plasmar, no nosso nacional, da história global de um fenómeno em larga medida irresistível, que se tornou uma das principais marcas do século e tem afectado, sem excepção, todos os países que acedem ao patamar mínimo da viabilidade e sustentabilidade como economias de mercado. Mas será, em muitos outros aspectos, uma história com valor testemunhal próprio, em função das circunstâncias conjunturais que a caracterizam: uma revolução política nos anos 70 que promoveu uma modernização rápida e uma profunda mudança das estruturas sociais e económicas do país, à qual se veio sobrepor – como um quase corolário – o processo de integração de Portugal na União Europeia.

A história da automobilização é uma história repetível em qualquer circunstância geográfica e social porque a automobilização implica uma rede de factores caracterizadores comuns - um sistema viário organizado em função do veículo automóvel, um sistema jurídico dedicado, um complexo e mercado multinacional, etc.. No entanto, trata-se também de uma história irrepitível, quando consideramos um conjunto de factores aparentemente externos às regras do sistema de fluxos de viaturas,

capitais e conhecimentos associado à automobilização. Em particular, quando tomamos em consideração os chamados “aspectos culturais” que surgem associados ao grau de maturidade e complexidade das civilizações urbanas, a sofisticação das tradições cívicas e políticas, as condições geográficas e as características das redes urbanas e interurbanas, etc., podemos aperceber-nos dos vários meandros de cada contexto processual a que a automobilização pode dar origem.

Tanto quanto a intensificação da presença do automóvel na paisagem, a modificação do papel por ele desempenhado no quotidiano foi um factor que contribuiu decisivamente para tornar perceptível a realidade da motorização da sociedade portuguesa aos cidadãos comuns. O automóvel tornou-se um dos principais instrumentos de mobilidade neste país - as deslocações para o trabalho, as destinadas ao abastecimento familiar (acesso às grandes superfícies comerciais) e as de lazer, estão hoje condicionadas por ele a um tal ponto que a sua proeminência assume-se como uma fatalidade que poucos questionam. Nos últimos anos, veículos ligeiros e pesados têm sido utilizados em manifestações colectivas de protesto e de solidariedade¹, em substituição das marchas, manifestações e peregrinações pedonais. Se outro não houvesse, este é um claríssimo sinal de que Portugal se tornou uma sociedade motorizada. Dito de outra forma, o automóvel passou a fazer parte do quotidiano, não apenas de uma elite, mas da larga maioria da população portuguesa. Esta, tendo passado a dispor de veículo próprio para potenciar a sua mobilidade pessoal, condenou-se a manter-se em posição sentada durante demasiadas horas por mês, imersa em tarefas mecânicas de condução complexas e potencialmente perigosas.

A massificação do consumo do veículo automóvel, se evidencia uma clara dependência da sociedade em relação a um conceito particular de mobilidade, confirma também a sua importância crescente como mediador de socialização. Novos modos de interacções social se instalaram, dependentes do facto de o condutor se relacionar com os seus semelhantes, não por via do contacto físico próximo e personalizado, mas a partir do interior da sua célula móvel estanque, que obriga ao anonimato e favorece as expressões de interesse próprio, potencialmente agressor, em detrimento de pulsões solidárias e de

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 (Dezembro, 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.

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, o parque automóvel modernizou-se e os segmentos superiores ganharam mesmo alguma representatividade no conjunto do mercado. E, fenómeno que tende a acompanhar estas modificações estruturais, a sinistralidade grave foi sendo reduzida de forma consistente desde meados dos anos noventa – aliás, nos últimos dez anos, o número de mortos nas estradas caiu para metade (OSR 2003: 14-6), apesar de o número de veículos em circulação ter aumentado quase exponencialmente.

Importa equacionar as transformações verificadas. Na última década, e a uma escala até agora desconhecida, a paisagem sofreu uma reformulação, revelando desarticulação entre política urbanística e planeamento de sistemas de transportes. Uma causa provável deste desajustamento será que os projectos de construção raramente são antecidos 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, entretanto, 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). Tendo em consideração 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 tido, em termos de investimento na conservação das rodovias e na gestão das consequências sanitárias, económicas e sociais da sinistralidade, é um importante óbice na modernização efectiva da rede viária configurada no Plano Rodoviário Nacional (PRN de 1985, revisto em 2000) e no desenvolvimento económico sustentável do país.

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, PRP) não conseguiram aumentar os níveis de sensibilização para a problemática da automobilização². Este papel tem vindo a ser sobretudo desempenhado pela comunicação social e por associações cívicas locais e nacionais, entretanto surgidas. A “segurança rodoviária”, enquanto área dependente da intervenção das entidades públicas (técnicas, administrativas e políticas), pode ser considerada como uma componente essencial do processo de construção social das atitudes e comportamentos face ao tipo de mobilidade produzido pelo fenómeno da motorização. Esta área implica uma contínua mobilização de recursos, nomeadamente no plano da investigação científica. A compreensão desta realidade cultural exige um esforço de natureza transdisciplinar, dado que nele intervêm e se entrecruzam variáveis micro- e macroeconómicas, sociológicas, tecnológicas, médicas, etc.. Nesta ordem de ideias, um maior entrosamento entre saberes técnicos aplicados, ou em desenvolvimento e as áreas das ciências sociais devem contribuir para um aprofundamento da reflexão sobre a mobilidade motorizada em Portugal.

2

Ao organizar o colóquio *Estrada Viva? Aspectos da Motorização na Sociedade Portuguesa*, a unidade de investigação DepANT pretende inserir no seu plano de acções 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 esforço de afirmação da necessidade de uma 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),

² E dificilmente o poderão fazer enquanto o problema for, de forma redutora, perspectivado como de “segurança rodoviária” e a busca de soluções passar sobretudo pela “sensibilização”, pela “educação” e pela “prevenção” (ver Davis 1992: 117). Para David Le Breton, por exemplo, é sobretudo a expectativa da punição adequada e eficaz que constitui o principal indutor da generalização do “comportamento cívico” ao volante (Le Breton 2001: 74-5).

engenheiros de trânsito (Fernando Nunes da Silva) e antropólogos sociais (Emília Margarida Marques, Manuel João Ramos, Jorge Freitas Branco).

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

3

Enumerando títulos de ficção e de filmes, cujo enredo se insere num universo artefactual e vivencial determinado pelo automóvel, Rui Zink recorda que esta fonte de inspiração artística em sentido lato, é a produção anglo-saxónica, vinda sobretudo dos EUA, visto se tratar do país que mais cedo viu a sua sociedade estruturada pela motorização. Por isso, ao chamar nossa a 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. De facto, 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 dum sentimento de fruir de liberdade, mais do que dum meio de transporte independente. Enquanto se tornou

corrente falar dum cultura rodoviária (cf. Pinto Viana & Glória neste volume), duma cultura automóvel (Basham, Ughetti & Rambali 1984, Miller 2001), duma sociedade automóvel (Debray & Guillaume 2001) ou duma 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, Jorge Freitas Branco constata que presentemente na sociedade ocidental se recorre à alteração anatómica para fins estéticos (tatuagem, *piercing*, pintura), assim como, por meio do acidente rodoviário, a um mecanismo social complexo para a marcação indistinta de corpos, 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, motas). 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 Dores, 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 os 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). Atingido o termo da sua vida (normal, pelo número de anos de uso, ou então abreviada por acidente reduzindo-se o que era a sua esperança calculada de vida) os carros já não devem ser abatidos, mas reciclados, o que equivale à sua reencarnação noutros objectos.

Os resultados de um 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 numa 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 1/10/01) de um artigo no Código da Estrada estabelecendo como patamar de infracção a taxa de 0.03% resultou numa polémica que levou a fortes pressões de diversos sectores (nomeadamente o vitivinícola) sobre a Assembleia da República, e contribuiu para o despoletar de 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 aqui alguns dos argumentos então avançados para defender uma medida que vinha ao encontro das recomendações na Organização Mundial de Saúde sobre a taxa de alcoolemia (TAS) de 0mg/ml. Em

termos médicos, é clara assim a opção a tomar – corporizada no *slogan* “Se conduzir, não beba”. Em termos sociológicos, interessará futuramente avaliar atentamente a polémica política que envolveu a introdução-suspensão-revogação da TAS de 2mg/ml no período de Maio de 2001 a Julho de 2002 – um processo inédito, já que Portugal foi o único país do mundo a ver subir, em vez de decrescer, a TAS máxima legal.

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 que designa como uma investigação da “automobilização do pensamento selvagem” – em moldes que poderão permitir accionar eficaz e coerentemente a dupla herança relativizadora e comparativista do discurso e metodologias antropológicas.

4.

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

Bibliografia

Abélès, Marc & P.-H. Jeudy, orgs., 1998, *Anthropologie du politique*, Paris: Armand Colin.

ACAP (Associação de Comércio Automóvel de Portugal). *Estatísticas do sector automóvel*. Lisboa : ACAP, 1998.

Bardou, Jean-Pierre, et al., 1977, *La Révolution automobile*, Paris : Albin Michel.

- Barreto, António, 2000, *A situação social em Portugal 1960-1999*, Lisboa: Biblioteca de Ciências Sociais.
- Basham, F., B. Ughetti & P. Rambali, 1984, *Car Culture*, Londres : Plexus.
- Brilli, Attilio, 1999, *La Vita Che Corre*, Bolonha: Il Mulino.
- Brottman, Mikita, org., 2001, *Car Crash Culture*, Nova Iorque: Palgrave.
- Davis, Robert, 1992, *Death on the Streets : Cars and the mythology of Road Safety*. Hawes, Leading Edge.
- Debray, Régis & M. Guillaume, orgs., 2001, “L’automobile” *Cahiers de Médiologie*, 12
- Dupuy, Gabriel, 1995, *Les territoires de l’automobile*, Paris: Anthropos.
- Ferrão, Paulo & J. M. Figueiredo, orgs., 2000, *A Ecologia Industrial e o Automóvel em Portugal*, Oeiras: Celta.
- Graça, José Manuel; Ramos, Manuel João, 2001, “A insegurança Rodoviária e a Gestão da Impunidade”, in Emanuel Maranha das Neves, Fátima Gonçalves Pinto, Luís Trindade Quaresma, orgs., *Actas do I Congresso Rodoviário Português ESTRADA 2000 - A Qualidade Rodoviária na Viragem do Século, Lisboa – LNEC, 28-30 de Novembro de 2000*. Lisboa: Centro Rodoviário Português, vol. 3.
- Hailey, Arthur, 1972, *Mundo Automóvel*, Porto: Civilização.
- Kellens, Georges & C. Pérez-Díaz, orgs., 1997, *Le contrôle de la circulation routière dans les pays de la CEE*, Paris: L’Harmattan.
- 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 de Sinistralidade 2002: Elementos Estatísticos*. Lisboa: Direcção-Geral de Viação.
- Ramos, Manuel João, 2000a, *Sinais de Trânsito*, Lisboa: Assírio & Alvim.
- Santos, Jorge A., 1993, *Factores Humanos no Tráfego Rodoviário: Actas do Seminário Internacional*, Lisboa: Escher.