

TRAÇO CONTÍNUO

Manuel João Ramos

Textos sobre o mundo rodoviário português, publicado numa coluna de opinião do semanário Expresso, entre Maio e Dezembro de 2001

TRAÇO CONTÍNUO	1
O que dizem os números - 18/05/01	2
Carros, touros e cultura – 26/05/01	3
Haverá um “português ao volante”? – 2/06/01	4
Culpa ou responsabilização? – 9/06/01	6
Bom piloto, mau cidadão – 16/06/01	7
Responsabilidades políticas – 23/06/01	9
Onde pára a polícia? 30/06/01	10
A culpa é dos outros – 7/07/01 (1ª versão, alargada).....	11
A culpa é dos outros – 7/07/01 (versão encurtada).....	13
Portaria nº 1/02: “O carro pode matar” – 14/07/01.....	14
Não dispare o seu carro sobre os outros – 21/07/01 (1ª versão, alargada).....	16
Não dispare o seu carro sobre os outros – 21/07/01 (versão curta)	18
O exemplo vem de cima – 28/07/01	20
Números frios, batatas quentes – 4/08/01	21
Quem defende os nossos interesses? 11/08/01	22
Uma geração empenhada – 18/07/01	24
O carro como totem pessoal – 25/08/01	25
Acelere, se é português – 1/09/01	27
Sem justificação possível – 10/09/01	28
O terror nas estradas – 15/09/01	29
Sem carros? – 22/09/01	30
Leis casuísticas – 29/09/01	31
Por um novo Código – 6/10/01	33
Para que serve um carro? – 13/10/01	35
Para que serve a guerra? – 21/10/01	37
Confraria de cínicos – 27/10/01	38
Versão para jornais regionais:	39
Taxi drivers.....	41
<i>In vino publicitas</i> – 10/11/01	43
Resposta à carta dos taxistas – 17/11/01	45
Mea culpa – 17/11/01	45
Conversas de café - 24/11/01.....	47
Direitos atropelados – 1/12/01.....	48
Um país honesto – 8/12/01	50
A estrada, escola de impunidade – 15/12/01	52
Baratas tontas – 22/12/01	54

O que dizem os números - 18/05/01

“Estado erra números sobre morte na estrada” (DN, 8/5/01)

Passaram mais de 10 anos sobre o início do processo de universalização do uso do automóvel privado na sociedade portuguesa. Mas só agora os órgãos de soberania começam a reconhecer publicamente a inadequação das políticas de segurança rodoviária e a falta de preparação das entidades responsáveis pela sua aplicação.

Em dez anos, de 1990 até 2000, quase três milhões de adultos portugueses receberam carta de condução e adquiriram carro pela primeira vez na sua vida. Isto significou uma metamorfose de grande magnitude no sistema social do trânsito rodoviário, em Portugal. Neste período, mais que duplicou o número de automóveis: em 1990, havia um carro para sete portugueses; hoje, o rácio é de um para três.

De acordo com um estudo do Instituto do Consumidor, o automóvel é o objecto de consumo mais desejado em Portugal, do qual os consumidores menos prescindem apesar de estarem razoavelmente conscientes dos seus vários perigos. Por outro lado, segundo dados da OCDE, um português médio deve trabalhar dois anos para conseguir pagar o seu carro, enquanto a maioria dos europeus ocidentais precisa apenas de trabalhar seis meses para o mesmo efeito.

Tendo estes dados em consideração, percebemos a importância central, eventualmente excessiva, que o automóvel tem hoje na vida, nas preocupações, nos desejos e aspirações – e nos pesadelos e traumas – da imensa maioria dos portugueses. Já quanto às consequências sociais e humanitárias deste fascínio colectivo pouco sabemos na verdade, embora suspeitemos serem desastrosas. Por efeito de uma generalizada agressividade rodoviária, mais ou menos 25.000 portugueses morreram nas estradas nos últimos dez anos (mais, se aceitarmos os cálculos do Eurostat; menos, se nos fiarmos nos dados da DGV e da DGS).

A compreensão desta realidade cultural exige um esforço de natureza transdisciplinar, dado que nele intervêm e se entrecruzam variáveis micro- e macroeconómicas, sociológicas, tecnológicas, etc.. Mas a capacidade de resposta de entidades como o Observatório da Segurança Rodoviária da DGV, dificilmente transcende a elaboração de relatórios estatísticos onde se enumeram, com precisão discutível, “ocorrências” e “sinistros” reportados pelas polícias, e se acumulam os dados sobre “feridos graves” e “vítimas mortais”. Os gabinetes técnicos do Estado não têm meios para verificar a adequação das políticas de segurança rodoviária porque estão desligados de um mundo académico e científico que, por sua vez, ignora em grande medida as problemáticas da mobilidade e segurança rodoviária.

Carros, touros e cultura – 26/05/01

Há uma semana, o Presidente da República declarou, na sessão de abertura do 1º Encontro Nacional de Segurança Rodoviária em Meio Urbano, que há que “ganhar a *guerra* contra a sinistralidade rodoviária” e manifestou-se contra a reinante “cultura da impunidade” nas estradas e ruas do país. É simbolicamente relevante o reconhecimento, pela primeira figura do Estado, da relevância nacional do problema da segurança rodoviária. É por outro lado gratificante a sua assunção do diagnóstico e do enquadramento verbal que tem vindo a ser promovido há já quase três anos pela Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados.

Ganhar a *guerra* contra a sinistralidade rodoviária requer que saibamos exactamente quais são as regras do jogo que a determinam, quem é realmente o inimigo, quais as suas tácticas e as suas armas – ou seja, não basta dizer, é preciso fazer. Por outro lado, a intenção de lutar contra uma “cultura da impunidade”, expressa por um representante do Estado, arrisca-se a parecer abstrusa. Quem deve liderar tal luta? O Ministério da Administração Pública ou o Ministério da Cultura? Devemos admitir uma distinção entre a impunidade em meio rodoviário e outras formas de expressão da impunidade? E o que justifica a admissão, por parte do Ministério da Administração Interna, de tolerância máxima perante a manutenção da tradição cultural da morte dos touros de lida em Barrancos - o ponto em que a portugalidade acaba e o iberismo começa – quando essa tolerância é simultânea da instituição de campanhas de tolerância zero nas estradas?

Levantar estas questões, parecendo abstruso, é no entanto saudável - vindo de onde vier. Obriga-nos a reflectir sobre o que significa “cultura”, e sobre os discursos da preservação ou, inversamente, do desmantelamento de tradições culturais – sobretudo quando confrontamos “touros” e “carros”, respectivamente metáforas da estagnação rural e da mobilidade urbana. Ao falarmos de luta contra a “cultura da impunidade” pomos em causa um cliché social: o da valorização positiva do conceito de “cultura”. Reconhecer um sentido negativo do termo é um passo importante para o questionamento e a problematização dos tabus impensados. Sobretudo num momento em que, ao estertor das etnografias nacionalistas e ao esvaziamento dos discursos da “portugalidade”, corresponde um novo fulgor das ideologias da “cultura europeia”, em grande medida artificialmente induzido. De alguma forma, o europeísmo começa na harmonização das estatísticas da sinistralidade rodoviária e na redução do impacto cultural da das retóricas da “portugalidade” (ou, num quadro mais genérico, da “mediterraneidade”).

Haverá um “português ao volante”? – 2/06/01

A culpa dos acidentes é do tempo, do clima ou do comportamento dos condutores? De inverno, culpa-se a chuva e o nevoeiro, de verão acusa-se o calor e as férias (ver DN de 29/5/01, sobre a correlação acidentes-álcool-calor). Mas a percepção social responsabiliza também os comportamentos de risco, a velocidade excessiva, a afirmação de poder, o desrespeito pelas regras e pelos concidadãos.

Com a abertura da época alta do verão, a indústria nacional do turismo aguarda ansiosamente a chegada de grandes contingentes de visitantes estrangeiros. Mas sabe que proporcionalmente poucos quererão beneficiar da melhoria das acessibilidades rodoviárias e aceitar conduzir nas estradas portuguesas.

É conhecido que as associações automóveis e as agências de viagens de países do norte da Europa e da América desencorajam os viajantes e turistas de conduzir em certos países da área mediterrânea. Alertam recorrentemente para a perigosidade dos comportamentos rodoviários em Portugal, Itália meridional, Grécia e Turquia. O fenómeno não é de hoje, mas, no que respeita a Portugal, tem-se acentuado visivelmente uma percepção estrangeira muito negativa do risco e da violência nas estradas e ruas nacionais.

Da percepção colectiva para o juízo social, e para a formação de preconceitos nacionais, vão apenas dois curtos passos. Por isso, a visão estereotipada norte-europeia do “português” tem-se transformado com grande rapidez. De *bom selvagem brando-montanês ávido de sardinhas e vinho*, o “português” do imaginário anglo-germânico-escandinavo tornou-se recentemente em *inculto e incívico assassino sobre rodas que guia como ladrão de automóveis*.

Haverá então lugar à tipificação nacional de comportamentos e atitudes dos condutores – ou seja, haverá um “português ao volante”?

A sociologia, a psicologia social e a etologia humana distinguem tipos de condutor e de condução, em função de variáveis tão díspares como o sexo, a idade, a educação, a proveniência social, os estados e condições psicológicas momentâneas, etc. Mas quando o senso comum fala do “português ao volante”, as ciências sociais e humanas, que gostariam porventura de o acompanhar, hesitam em fazê-lo.

Certa antropologia em Portugal, que se deslumbra com as múltiplas variações da noção de “cultura” e discorre agora com gosto sobre a cultura do risco, a cultura da violência, a cultura suburbana, etc., pareceria talvez mais apetrechada para inspeccionar o dito “português ao volante”, até porque se ocupa frequentemente a reiterar ideologias nacionalistas e regionalistas. Mas o projecto de

validação do chamado luso-tropismo tem absorvido em demasia os seus recursos intelectuais (desde aliás a geração de noventa e dos vencidos da vida).

É sintomática a excessiva sectorialização dos estudos dos comportamentos rodoviários (culturais e outros). Mas, perante a reconhecida transdisciplinaridade do problema, as várias ciências sociais e humanas em Portugal, tão ocupadas no labor da auto-legitimação do seu próprio território e discurso, evidenciam óbvia dificuldade em transcender a fala do senso-comum, seja ele português ou sueco.

A questão é que o senso-comum pode não saber muito de ciência, mas saberá do que fala.

Culpa ou responsabilização? – 9/06/01

A tragédia provocada pela cultura da violência rodoviária, em Portugal, é incontrolável porque as raízes do problema não são suficientemente compreendidas e devidamente atacadas. A sangria não estanca e, por acumulação diária de mortos, feridos e traumatizados, tende a atingir as dimensões de um flagelo ou mesmo de um genocídio. E, infelizmente, perante tal constatação, em vez de olharmos para o espelho em busca de responsabilidade, viramo-nos para os lados em busca de culpados.

Falamos em má formação, mau carácter, excessos e infracções impunidos, tolerância estatal perante uma mentalidade criminal colectiva, e também inadequação da sinalização, má construção e má manutenção da rede viária. Imaginamos que, por uma misteriosa razão bebível com o leite materno, o “português” está sempre pronto a testar os limites das regras e a fazer do seu concidadão cúmplice da sua revolta surda contra o Estado. No entanto, uma opinião frequentemente reiterada em certos círculos rodoviários delimita do seguinte modo a responsabilidade do “português ao volante”:

“quando os condutores portugueses entram em estradas espanholas alteram radicalmente o seu comportamento e guiam cumprindo as regras”.

Não podemos validar, sem demonstração prévia, a premissa de que existe uma categoria social designada “o português ao volante”. Mas se aceitarmos provisoriamente, para efeitos de exposição, que os condutores tendem a alterar (radicalmente) o seu comportamento em condições viárias distintas, então podemos vislumbrar que o campo da responsabilidade dos utentes das estradas e ruas de um país se intersecta com o da responsabilidade da administração pública e o das empresas concessionárias privadas.

Dito de outro modo, perante o morticínio que ocorre nas estradas e ruas portuguesas, não há que dividir culpas entre os utentes das rodovias e os titulares técnicos e políticos da administração pública. Há que compreender o fenómeno de acumulação de responsabilidades porque, na origem de um desastre, encontramos sempre um feixe de causas negativas: não apenas comportamentos dos condutores e dos peões e as condições dos veículos e das vias, mas também, a montante, acções e omissões da autoridade policial e fiscalizadora, da magistratura, dos técnicos projectistas, dos responsáveis autárquicos, e da teia de directores-gerais, de assessores, consultores, secretários de estado, ministros e outros funcionários.

Bom piloto, mau cidadão – 16/06/01

O que caracteriza um bom condutor de automóveis? A habilidade de conduzir com destreza ou a capacidade de conduzir-se com civilidade? Eis uma pergunta que à qual urge responder, considerando os elevados índices de sinistralidade nas estradas portuguesas. Dado que a vontade de controlo da máquina automóvel e a demonstração de perícia na sua condução caracterizam mais imediatamente o condutor masculino que o feminino, e que esta atitude está visivelmente correlacionada com o facto de os homens serem os principais causadores de desastres rodoviários, a formação de um bom condutor deve partir do devido esclarecimento dessa questão – sobretudo se tivermos em conta que o gosto pela condução desportiva é geralmente assunto de homens.

As características cognitivas e comportamentais que são habitualmente requeridas a um piloto de automóveis em pista de corridas são, em grande medida, distintas e até inversas daquelas que devem ser valorizadas na condução nas ruas e estradas. Quando transportas para o meio rodoviário, as características necessárias a uma condução desportiva dificultam a adequada apreensão de normas cívicas e a boa aceitação de princípios básicos de socialização. A confusão (ou a insuficiente distinção), por parte dos condutores e das autoridades, entre o perfil do piloto de automóveis e o estatuto de cidadão-condutor, encontra-se assim entre as causas principais da sinistralidade automóvel.

São exigências básicas do desporto automóvel o impulso da competição, da rivalidade e da agressão, assim como o desejo de afirmação da individualidade (através da potência e da velocidade do veículo, e da audácia, destreza e resistência do condutor). Mas tais requisitos devem ser contados como obstáculos primordiais a uma condução cívica - no que respeita à responsabilidade do condutor e das autoridades que o formam, o examinam e licenciam.

Ao considerarmos o conjunto de requisitos necessários a uma boa condução em meio rodoviário, rapidamente nos apercebemos que um bom cidadão-condutor não é necessariamente aquele que exerce um eficaz controlo psico-mecânico sobre a máquina automóvel, mas aquele que reconhece que os outros utentes das vias são concidadãos e não adversários, aquele que reage de forma apaziguadora a sinais e comportamentos agressores de outros condutores, aquele que cumpre voluntária e conscientemente as regras de trânsito e as normas de segurança que restringem os comportamentos perigosos (a velocidade e outros excessos) e que regulam a sociabilidade entre os utentes do meio rodoviário.

O condutor que, considerando-se (com ou sem motivo) bom piloto de automóveis, se permite exceder a velocidade permitida e quebrar as regras de segurança e sociabilidade na estrada, constitui-se inevitavelmente em mau cidadão.

Responsabilidades políticas – 23/06/01

Ao confirmar que a sanção a aplicar ao ex-ministro Dr. Armando Vara era efectivamente a sua exoneração do cargo, o Tribunal de Contas encerra, esta semana, mais um capítulo do tristemente célebre processo da Fundação para a Prevenção e Segurança.

Curiosamente, nunca a comunicação social deduziu uma ligação entre este imbróglio, nascido da promiscuidade de interesses públicos e privados, e a solidez (ou falta dela) de uma política de segurança rodoviária promovida pelo Estado, desde que o automóvel se democratizou em Portugal. E, no entanto, esta matéria é, aparentemente, de primeira relevância política. Porque no ponto de intersecção entre o direito público e o interesse privado encontramos (inevitavelmente?) o que poderíamos designar como o polvo político-partidário.

Se nos perguntarmos qual é a política de segurança rodoviária do Estado português, desde fins dos anos oitenta, temos dificuldade em deslindarmos uma racionalidade deliberatória da qual esteja ausente a pressão das máquinas partidárias do PSD e do PS. Neste contexto, não podemos também esquecer que a Prevenção Rodoviária Portuguesa, um organismo cooperativo privado maioritariamente financiado pela Direcção-Geral de Viação (e, segundo se conta, pela indústria petrolífera), é uma instituição vocacionada para a promoção da segurança rodoviária que exerceu, durante anos, um virtual monopólio discursivo sobre questões de segurança automóvel, com o claro apoio dos governos PSD.

Analisando com alguma atenção o discurso e as acções de política rodoviária governamental entre 1998 e 2000, podemos adivinhar que a Fundação para a Prevenção e Segurança foi concebida e instrumentalizada pelo Dr. Armando Vara e pelo ex-director-geral de viação Eng. Amadeu Pires, numa lógica de rivalidade em relação à Prevenção Rodoviária Portuguesa e a outras entidades a ela associadas.

Nessa medida, para esclarecer melhor o envolvimento dos vários titulares e ex-titulares de cargos políticos, no processo da Fundação para a Prevenção e Segurança, há que recuar alguns anos e compreender como os sucessivos governos PSD e PS têm gerido políticas de segurança rodoviária, como tem funcionado o Conselho de Segurança Rodoviária e como tem sido nutrida financeira e institucionalmente a relação com a Prevenção Rodoviária Portuguesa.

Por uma simples razão: mais de 25.000 mortos nas estradas portuguesas em dez anos é algo que releva do absolutamente intolerável. A parte de responsabilidade neste morticínio que recai em quem, tendo podido, não fez e não faz o suficiente para o impedir, deveria tirar o sono a quem assumiu a titularidade de cargos públicos ligados à prevenção e à segurança rodoviárias.

Onde pára a polícia? 30/06/01

A constatação de que os condutores portugueses mudam radicalmente o seu comportamento ao conduzir nas estradas espanholas e outras, tem sido recentemente correlacionada com o problema da invisibilidade do patrulhamento policial em Portugal.

Os comportamentos rodoviários são directamente condicionados pelas acções ou omissões do policiamento. Presume-se, assim, que se a distância média entre patrulhas passar dos presentes 120 quilómetros para 35 quilómetros, como é comum na maioria dos países europeus (Espanha incluída), reduzir-se-á a sinistralidade e aumentará a responsabilidade e o civismo rodoviário. Teme-se, no entanto, que, se o governo fizer algo para mudar a situação presente, tal acontecerá menos porque se procedeu a um estudo aprofundado e crítico do problema e mais porque “se faz assim nos outros países europeus”.

Sobre esta matéria, merece atenção o seguinte dado: na operação policial montada durante os feriados do início de Junho, em que Portugal se fez maciçamente à estrada, morreram duas pessoas por dia, contra as habituais quatro. Que pode significar isto? À primeira vista, pelo menos, parece claro que uma maior visibilidade da GNR nas estradas, e da PSP nas ruas, deverá resultar na drástica diminuição de vítimas de desastres rodoviários. Se o reforço da vigilância policial e a maior eficácia da sua actuação são imprescindíveis para a melhoria da situação, devemos perguntar-nos, então, porque razão tal não acontece. Isto é, não crendo que o governo considere tolerável o sacrifício de vidas na estrada, porque razão não reforça o policiamento?

Para compreender o que leva Estado português a demitir-se da sua função fiscalizadora e policial em meio rodoviário não bastam opiniões extraídas das nossas qualificações como condutores. O problema é bem mais complexo e as causas da situação presente mergulham as suas raízes na pesada herança, ainda não questionada, de uma revolução política que tendo, há já mais de 25 anos, derrubado um regime com características policiais, redundou numa demasiado primária percepção colectiva do significado e dos limites da liberdade individual, e num claro retraimento da autoridade fiscalizadora e policial do Estado.

Há que reconhecer com urgência que, em meio rodoviário, a expressão não controlada e não policiada da liberdade individual (potenciada pelas características da relação condutor-automóvel) resulta em agressão, em abuso, em aumento do risco e em tragédia contínua. Isso significa confrontar a herança da nossa história recente e promover uma nova relação entre os cidadãos-condutores e a autoridade policial. Infelizmente, para suscitar esta revolução cultural nas estradas, os complexos da esquerda em relação à problemática da segurança são, como Miguel Portas lembrou há algumas semanas, um obstáculo intransponível à acção governamental ou autárquica.

A culpa é dos outros – 7/07/01 (1ª versão, alargada)

Em Portugal, o condutor que se senta ao volante do seu carro sabe que, desde o momento em que começa a guiar até ao momento em que desliga o motor ao chegar ao seu destino, a promoção da (sua) segurança depende, em grande medida, de si próprio. A chance de ser fiscalizado é praticamente nula, e o controlo social que se exprime em sinais de luz e em buzinas dos outros condutores é ou irrelevante ou tende a ser tomado como um desafio à competição. Por outro lado, o condutor sabe, por experiência pessoal e por instinto de sobrevivência, que não pode confiar nas mensagens dos sinais de trânsito, e habituou-se à ausência quase total de formas de publicidade que valorizem uma condução segura.

Hoje em dia, se exceptuarmos alguns patéticos anúncios dispersos pela *Lista das Páginas Amarelas* e pela secção de classificados de um ou dois jornais diários, não se pode dizer que haja uma campanha pública estruturada de sensibilização para a segurança rodoviária. Enquanto esta situação não se modifica, não podemos senão reflectir sobre como tal campanha deveria ser, se existisse.

As campanhas publicitárias de segurança rodoviária tendem a esbarrar sempre com um obstáculo extremamente incómodo. É que o condutor típico considera que, à excepção de si próprio, a generalidade dos condutores com quem convive anonimamente na estrada é tendencialmente mal formada, irresponsável e imprevisível – numa palavra, os “outros” são um perigo para a “minha” condução. Devido a mecanismos psicológicos de auto-legitimação, um condutor raramente se coloca na posição daquele que necessita ser sensibilizado para a segurança rodoviária (embora considere que as campanhas são necessárias – “para os outros”).

Esse mesmo condutor não respeita, no entanto, as regras do trânsito e da boa conduta em estrada, sempre que tal lhe for permitido (geralmente por ausência da polícia, ou por ineficácia do controle social ou familiar). Em muitas situações, o desrespeito e a infracção são conscientemente assumidos, e constituem factores de risco que, quando se multiplicam, tendem a resultar em desastres graves.

A resistência psicológica à autocrítica, que é uma marca constante da condução automóvel, é um obstáculo praticamente intransponível ao pretendido diálogo entre as autoridades e o cidadão no processo de socialização da condução automóvel. Assim, para que uma campanha consiga cumprir o objectivo de fazer sentar o cidadão no banco do condutor, deve dirigir-se à conflituosa relação entre o interesse pessoal e o princípio da responsabilização colectiva.

A este propósito, é importante lembrar que, embora retendo uma imagem positiva da sua condução, um condutor justifica para si mesmo as suas infracções com as que os outros também praticam, (foi assim que começou o caos do estacionamento no passeio, a desabituação do uso do pisca-pisca, o uso do telemóvel, etc.).

Uma forma possível de quebrar este círculo vicioso é promover campanhas de segurança rodoviária (organizadas, persistentes e focalizadas) que promovam o princípio da chamada “condução defensiva”, que é, antes de mais, um apelo à capacidade de antecipação do perigo que os outros representam. E o reconhecimento de que a “minha” condução pode ser perigosa deve decorrer de uma identificação prévia entre “mim” e um “outro” que me agride.

A culpa é dos outros – 7/07/01 (versão encurtada)

Quando se senta ao volante do seu carro, o condutor português sabe que a promoção da (sua) segurança depende, sobretudo, de si próprio. A eventualidade de ser fiscalizado é praticamente nula, e os sinais de luzes e buzinas dos outros condutores são ou irrelevantes ou tomados como desafios à competição. Por outro lado, o condutor sabe que não pode confiar nos sinais de trânsito ou no desenho das estradas, e habituou-se à ausência quase total de campanhas apelando a uma condução segura. Hoje em dia, se exceptuarmos alguns patéticos anúncios dispersos pela secção de classificados de um ou dois jornais diários, não se pode dizer que haja uma campanha pública estruturada de sensibilização para a segurança rodoviária. Enquanto esta situação não se modificar, não podemos fazer muito mais que imaginar como tal campanha poderia ser, se existisse.

As campanhas publicitárias de segurança rodoviária esbarraram sempre com o seguinte obstáculo: o condutor típico considera que, exceptuando ele próprio, a generalidade dos condutores com quem partilha a estrada é mal formada, irresponsável e imprevisível – ou seja, os “outros” é que são um perigo para a “minha” condução. Assim, um condutor raramente aceita que precisa de ser sensibilizado para a segurança rodoviária (embora considere que as campanhas são necessárias – “para os outros”). Mas, se necessário, esse mesmo condutor desrespeitará as regras da boa conduta em estrada. Em muitas situações, a infracção é conscientemente assumida, e constitui um factor de risco de que podem resultar desastres graves.

A ausência de estímulo autocrítico é um obstáculo quase intransponível ao pretendido diálogo entre as autoridades e o cidadão-condutor. Por isso, para conseguir levar o condutor a agir responsabilmente, uma campanha de prevenção deve procurar melhorar a conflituosa relação entre interesse pessoal e responsabilidade colectiva.

A este propósito, é também importante lembrar que, embora retendo uma imagem positiva da sua condução, um condutor justifica para si mesmo as suas infracções com as que os outros também praticam, (o excesso de velocidade, o estacionamento no passeio, o uso do telemóvel, etc.).

Uma forma possível de quebrar este círculo vicioso é promover campanhas de segurança rodoviária (organizadas, persistentes e focalizadas) que promovam o princípio da chamada “condução defensiva” - o qual é, antes de mais, um apelo à capacidade de antecipação do perigo que os outros representam. O reconhecimento de que a “minha” condução é (também) perigosa acaba por resultar de uma identificação prévia entre “mim” e um “outro” que me agride.

Portaria nº 1/02: “O carro pode matar” – 14/07/01

A multinacional de aparelhos áudio XXXX tem vindo a anunciar, como jóia da sua linha “Car audio”, um televisor com écran LCD, gravador DVD e GPS em opção, para instalar no *tablier* “do seu” automóvel. O anúncio é sugestivo:

“ [Graças à] moderna tecnologia da XXXX *poderá* ver, descontraído, cinema na primeira fila do seu automóvel. Apaixone-se, deixando-se conduzir por esta *nova experiência de condução*”.

A função dos anúncios é, obviamente, a de sugerir, persuadir, aliciar. Mas este anúncio não esclarece que quem conduz não *deverá* ao mesmo tempo ver, descontraído, cinema na primeira fila do “seu automóvel”. Por apaixonante que o filme e a tecnologia televisiva possam ser, esta “nova experiência de condução” é um apelo deplorável a um comportamento rodoviário perigoso para o próprio e para os outros utentes das estradas.

Até que ponto é legalmente admissível e eticamente responsável publicitar, de forma agressiva, produtos cuja tecnologia e função são potenciais causas da sinistralidade rodoviária? E qual deve ser o papel pedagógico e informativo do Estado na prevenção da insegurança nas estradas provocadas por tecnologias perigosas?

Não sabemos se os televisores DVD vão ou não ser omnipresentes nos automóveis portugueses ao ponto de se tornarem um factor principal de comportamentos perigosos ao volante. Já o uso dos telemóveis, cuja perigosidade está já bem demonstrada, é hoje um muito grave problema de segurança rodoviária - sobretudo porque, sendo a sua fiscalização praticamente impossível, as autoridades não investem em campanhas pedagógicas que tornem claro os riscos reais do seu uso indevido.

Por outro lado, sabendo-se que o excesso de velocidade é a principal causa de acidentes rodoviários, porque razão as administrações nacionais não impõem à indústria automóvel restrições técnicas eficazes para impedir usos indevidos dos produtos que fabricam (nomeadamente, carros que permitem velocidades ilegais)?

Face a culturas que valorizam comportamentos de risco e perante uma indústria multinacional que controla de forma poderosa os consumidores, os Estados nacionais reagem geralmente em termos que evidenciam uma nada salutar hipocrisia. O temor de desagradar aos consumidores-eleitores e de alienar potentados industriais e financeiros, aliado à benesse que o imposto automóvel e o imposto sobre os combustíveis representam para o equilíbrio das contas públicas, impossibilitam políticas de segurança rodoviária realmente efectivas.

E, no entanto, devemos perguntarmo-nos se, a exemplo do que acontece com o tabaco, o governo não deveria advertir a letras gordas no *capot* dos próprios veículos que “o uso do automóvel pode matar”.

Não dispare o seu carro sobre os outros – 21/07/01 (1ª versão, alargada)

Há, na longa lista de infracções e comportamentos inadequados ao volante, um que me parece particularmente ilustrativo. É o comportamento rodoviário que se traduz na aproximação excessiva a um veículo, previamente a uma ultrapassagem (o “andar na pica” e “colar-se” à traseira do carro da frente). Gesto necessário no ambiente laboratorial de uma pista de corridas (para beneficiar do cone de aspiração do veículo a ultrapassar), este é um dos comportamentos que melhor identifica um mau cidadão-condutor. Este comportamento denota um uso agonístico do veículo, como extensão física de uma vontade agressora e potencialmente homicida.

Denota também que os comportamentos rodoviários são projecções dos comportamentos genéricos em sociedade, e que muito haveria a dizer, por exemplo, da relação entre o hábito português de guiar demasiado perto do condutor da frente e o hábito de não respeitar distâncias e territórios pessoais nas filas de atendimento (dos bancos, dos impostos, dos transportes públicos, etc.).

Este exemplo é, como disse, ilustrativo porque evidencia que a problemática da condução rodoviária não é apenas de ordem psicológica e etológica, mas cultural e educacional. Mas, sendo este um comportamento tão perigoso e socialmente tão condenável, é difícil de perceber porque razão ele não é sujeito, não apenas a uma rigorosa fiscalização e punição, mas objecto de intensas campanhas de dissuasão e educação, no âmbito de uma estratégia de comunicação da autoridade pública.

Os decisores e os executantes das políticas de segurança rodoviária tendem a cometer dois clamorosos erros de análise que limitam a sua compreensão do fenómeno da sinistralidade bem como dos efeitos dos programas para a combater.

Em primeiro lugar, por dificuldade de pensar *ad absurdum*, e por insuficiência de conhecimentos sócio-antropológicos, tendem a extrapolar a sua experiência de condutores e a generalizar a sua própria percepção subjectiva. Imaginam por isso que, idealmente, o mundo da condução deveria ser composto de senhores bem-educados da classe média, de meia-idade, com fato escuro e gravata, com carros topo de gama, de preferência alemães. Vêm-se como modelos de condução e projectam os condutores infractores para as margens do seu sistema conceptual e ético, demonizando-o de forma redutora.

Em segundo lugar, concebem o sistema rodoviário como um sistema de mobilidade por fluxo, primordialmente sujeita a princípios de engenharia de sistemas (a chamada engenharia dos transportes), e subsidiariamente condicionada por regras comportamentais que se enquadram em ideias da psicologia behaviorista e cognitivista. Esquecem por isso características fundamentais do sistema rodoviário: por um lado, o facto de ser um sistema de relações sociais em ambiente hostil, e

por outro, o facto de não ser um sistema autónomo mas dependente – e condicionante – dos outros universos de relacionamento em sociedade.

Isto significa que quem está em condições de decidir e de executar políticas de segurança tende a agir inadequadamente, por não ter instrumentos analíticos que lhe permitam uma visão objectiva do meio social do trânsito e das suas relações intensas com outros ambientes de sociabilidade. A ignorância, infelizmente, paga-se em vidas inutilmente sacrificadas quotidianamente.

Não dispare o seu carro sobre os outros – 21/07/01 (versão curta)

Na longa lista de comportamentos inadequados ao volante, há um que me parece particularmente ilustrativo. Traduz-se na aproximação excessiva ao veículo da frente, antes de uma ultrapassagem (o “andar na pica” e “colar-se” à traseira do carro da frente). Gesto necessário no ambiente laboratorial de uma pista de corridas (para beneficiar do cone de aspiração do veículo a ultrapassar), este é um dos comportamentos que melhor identifica um mau cidadão-condutor – já que denota um uso agonístico do veículo como extensão física de uma vontade agressora e potencialmente homicida.

Denota também que os comportamentos rodoviários são projecções dos comportamentos genéricos em sociedade, e que muito haveria a dizer, por exemplo, da relação entre o hábito português de guiar demasiado perto do condutor da frente e o hábito de não respeitar distâncias e territórios pessoais nas filas de atendimento (dos bancos, dos impostos, dos transportes públicos, etc.).

Sendo este um comportamento perigoso e socialmente condenável, é difícil perceber porque razão, no âmbito de uma estratégia de comunicação da autoridade pública, ele não é sujeito a uma rigorosa fiscalização e punição, e objecto de campanhas dissuasoras e educativas.

Há que ter em conta que a problemática da condução não é apenas de ordem psicológica e etológica, mas cultural e educacional. No entanto, muitos responsáveis pelas políticas de segurança rodoviária tendem a cometer dois erros de análise que limitam a sua compreensão do fenómeno da sinistralidade, bem como dos efeitos dos programas que a combatem.

Em primeiro lugar, tendem a generalizar a sua própria percepção subjectiva de condutores. Imaginam por isso que, idealmente, o mundo da condução deveria ser composto de senhores bem-educados da classe média, de meia-idade, com fato escuro e gravata, e com carros alemães de topo de gama. Vêm-se como modelos de condução e projectam os condutores infractores para as margens do seu sistema conceptual e ético, demonizando-os de forma redutora.

Em segundo lugar, concebem o sistema rodoviário como um sistema de mobilidade por fluxo, sujeito a princípios de engenharia dos transportes, e subsidiariamente condicionado por regras da psicologia comportamental. Esquecem por isso características fundamentais deste sistema: o facto de ser um sistema de relações sociais em ambiente hostil, e de não ser autónomo mas dependente – e condicionante – dos outros universos de relacionamento em sociedade.

Quem está em condições de decidir e de executar políticas de segurança tende assim a agir inadequadamente, por não ter instrumentos analíticos que lhe permitam uma visão objectiva do meio social do trânsito e das suas ligações a outros ambientes de sociabilidade. A ignorância, infelizmente, paga-se em vidas inutilmente sacrificadas.

O exemplo vem de cima – 28/07/01

Há alguns dias, um repórter radiofónico que acompanhava a comitiva do primeiro-ministro numa deslocação à Beira Baixa, informava os ouvintes que renunciava a integrar a caravana porque os automóveis oficiais seguiam a 180 km/h. Esta não terá sido uma ocorrência isolada ou específica àquele titular de um alto cargo público. Há uma percepção pública que tal comportamento – tal exemplo – é generalizável a outras figuras do Estado. Não há, contudo, um controle público destas matérias.

No meio jornalístico corre a seguinte anedota sobre a caravana presidencial. O automóvel do presidente nunca excede os 120 km/h em auto-estrada, oficialmente. Por um estranho efeito, o veículo que o segue tem de acelerar até aos 130 km/h, para o poder acompanhar. O carro imediatamente atrás, por sua vez, chega aos 140 km/h pelo mesmo motivo. Como os jornalistas costumam ir na cauda da comitiva, não conseguem guiar a menos de 160 km/h se querem chegar ao destino ao mesmo tempo que o presidente.

Nas sociedades contemporâneas, o automóvel é uma parte importante do aparato que rodeia o exercício de cargos públicos, e um instrumento quase insubstituível no protocolo de Estado (excepção feita às caleches da realeza britânica e aos helicópteros presidenciais norte-americanos). A preferência actual por carros de grande cilindrada, sombrios e de impenetráveis vidros escuros é talvez condicionada por acontecimentos históricos específicos como os assassinios de JFK ou de Anwar Sadat, a bordo de descapotáveis.

São por vezes avançados argumentos justificativos tais como a necessidade de impenetrabilidade ou a exigência de grande potência para permitir a fuga em caso de assalto (excepção feita às caleches reais britânicas e às bicicletas do primeiro-ministro dinamarquês). Mas, afinal, a mensagem que é transmitida à opinião pública é que a potência e blindagem do automóvel surgem metaforicamente associadas ao poder e à autoridade.

É de óbvia importância a atenção que os assessores de altas figuras do Estado devem dedicar a questões de protocolo e de imagem pública, em função das mensagens a transmitir e em consonância com ideias prevalentes na sociedade. Em parte, é esta atenção constante que garante aquilo que habitualmente designamos como o “sentido de Estado”.

Importa por isso perguntar se tais assessores têm consciência que a opinião pública tende a questionar o “sentido de Estado” de um presidente da república e de um primeiro-ministro quando estes protagonizam comportamentos rodoviários perigosos e ilegítimos. Sobretudo depois de ambos terem afirmado publicamente ser necessário vencer “a guerra contra a sinistralidade” e pôr cobro à “cultura da impunidade” nas estradas portuguesas.

Números frios, batatas quentes – 4/08/01

Na semana de 23 a 29 de Julho passado, ocorreram 3887 desastres que causaram 32 mortos e 1277 feridos, 0.5% dos quais virá a morrer ou a ficar incapacitado para sempre.

É perverso que a frieza dos números produza em nós uma sensação de reconforto. O tratamento quantitativo produz a ilusão de que, porque um fenómeno é mensurável, se torna assim compreensível e controlável. Os números são como que um véu que filtra os efeitos da tragédia que paira quotidianamente sobre o nosso meio rodoviário.

De entre os muitos dados estatísticos, há um que parece revelar a inconsistência das “grandes opções estratégicas” do Estado nos últimos anos. Em Portugal, as despesas derivadas dos custos directos da sinistralidade rodoviária suplantam anualmente o total de receitas do turismo. Não se referem aqui os custos indirectos da sinistralidade, que incluiriam o esbanjamento do investimento feito na educação de jovens que morrem cedo ou ficam permanentemente incapacitados, os custos ambientais de uma deficiente reciclagem automóvel, o empenhamento futuro de fundos da Saúde e da Segurança Social para suportar um número excessivo de traumatizados e incapacitados, etc. E, nas receitas do turismo, não se descontam aqui os investimentos milionários na área da promoção turística do país que, diz-se, consomem praticamente metade das receitas do Estado nesse domínio. Seria de elementar bom senso cortar drasticamente despesas irracionais atacando as causas da sinistralidade rodoviária. Não sendo por exigência cívica dos cidadãos-eleitores, pelo menos para melhorar a oferta turística – nomeadamente, tornando as estradas mais seguras e as ruas mais aprazíveis para que os turistas não escolham outros destinos menos hostis.

Tal implicaria uma alteração profunda de estratégias políticas e económicas e de mecanismos de coordenação administrativa face à sinistralidade rodoviária:

- Fazendo um reconhecimento aprofundado das diversas vertentes do problema rodoviário português, para o estabelecimento de linhas gerais de solução;
- Estudando modelos de segurança rodoviária de países como a Suécia, onde se valorizou a vertente da auto-responsabilização do Estado em relação às causas e efeitos da sinistralidade, e se assumiu que a segurança rodoviária é um problema de saúde pública de importância nacional;
- Buscando soluções responsáveis, criativas, participadas e coerentes em relação a uma política objectivada e consolidada, e adequada às novas tecnologias.

Nunca um governo túbio assumirá tal tarefa, dada a quantidade de “batatas quentes” que lhe cairiam nas mãos frágeis – desde a revisão do imposto automóvel à alteração do sistema de apólices do seguro automóvel, do melhoramento do controlo policial à penalização jurídica, da reestruturação do ensino ao confronto com as indústrias automóvel e gasoleira.

Quem defende os nossos interesses? 11/08/01

Está actualmente em discussão o 3º plano da Comissão Europeia para a segurança rodoviária “2002-2010, Parceria para a Segurança”. O plano coloca várias questões: o controlo da velocidade máxima dos automóveis, a suspensão da construção de novas estradas, o apoio a alternativas de transporte, a uniformização das regras europeias e a melhoria dos hábitos de condução em países com elevada sinistralidade.

Simultaneamente, a Assembleia Geral da ONU está em vias de aprovar uma resolução sobre os direitos dos peões (em termos de segurança, conforto, direitos jurídicos, acalmia geral do trânsito, etc.).

Estas são matérias sobre as quais nem as autoridades portuguesas promovem qualquer discussão pública nem a chamada sociedade civil se sente auto-motivada para fazer valer os seus direitos de participação em decisões que lhe dizem directamente respeito. Planificar a nossa segurança rodoviária para os próximos oito anos ou estipular os nossos direitos como cidadãos auto-móveis (i.e., como peões), deveria merecer toda a nossa disponibilidade.

O fraco nível de efectiva participação pública em decisões sobre segurança rodoviária contrasta com a expressão diária da nossa insatisfação face à situação vivida nas ruas e estradas do país. Isto é, as queixas, propostas e comentários colectivos ou não são canalizados para quem tem competência para as receber, ou não são apresentadas eficazmente. Há pelo menos dois importantes factores explicativos desta assimetria entre insatisfação social e participação cívica. Por um lado, há uma ignorância generalizada quanto às possibilidades de participação do público nos processos administrativos, sejam eles de âmbito regional, nacional, ou a nível europeu – o que é um problema de cultura cívica. Por outro lado, não existe massa crítica em Portugal para a existência de uma verdadeira classe média com disponibilidade, motivação e legitimidade para influir nesses processos – o que é um problema estrutural da sociedade.

Não é, no entanto, evidente que a responsabilidade pela ausência de participação cívica em questões de segurança rodoviária deva ser atribuída à classe política e aos detentores de cargos públicos. Como Maquiavel escreveu há quase quinhentos anos, os políticos farão sempre aquilo que o povo lhes permite fazer. Os cidadãos portugueses têm, nesta medida, os políticos que merecem.

Colonizada por modelos consumistas europeus, a frágil classe média portuguesa encontra-se demasiado ocupada a pagar e a usufruir o seu primeiro carro familiar para se conseguir preocupar com questões menos imediatistas. Delega, através do voto, a defesa dos seus direitos nos políticos nacionais, mas também os delega, por omissão e por espírito de minoridade cívica, nos outros cidadãos europeus.

Uma geração empenhada – 18/07/01

Houve na semana passada, em Portugal, quase 4.300 desastres reportados pela PSP e GNR. Mais de 1.600 acidentes ocorreram em meio urbano, e causaram ferimentos ou a morte a um terço do total das vítimas da semana. Conclui-se que as cidades portuguesas são perigosas, porque o trânsito é hostil para quem aí vive. Na verdade, é mais provável morrer vítima de um acidente rodoviário em Lisboa ou no Porto do que baleado em Nova Iorque - uma cidade reconhecida como insegura.

Este problema não é resolúvel por via de um simples reforço da fiscalização. Fiscalizar e policiar ajudarão a reduzir a extensão da impunidade sentida pelos condutores portugueses perante a infracção às regulamentações legais (nomeadamente, aquela que obriga a que a velocidade máxima dentro das localidades não ultrapasse os 50 km/hora). Mas, para induzir uma mudança radical de atitude no modo de conduzir, há que, por um lado, revolucionar as concepções de mobilidade e de acessibilidade urbanas e, por outro, que rever profundamente o papel do Estado no modo de lidar com as causas e consequências da sinistralidade rodoviária.

Na Suécia, por exemplo, a sinistralidade rodoviária é hoje vista como um problema de saúde pública, nos mesmo termos que o alcoolismo, o tabaco e as doenças epidémicas mortais. Faz sentido esta auto-responsabilização do Estado face a um problema que tem um tremendo impacto social, familiar e pessoal. As consequências de um desastre na estrada, seja ele um despiste, uma colisão ou um atropelamento, só podem ser medidas, analisadas e mitigadas se houver um efectivo envolvimento da administração pública no processo.

Em particular, as consequências para a vida e produtividade futuras de um indivíduo que sobrevive a um desastre de viação serão mais suportáveis se a esse trauma não for somada uma situação de desgaste que, muitas vezes, se prolonga durante anos. Uma má administração pública, uma desumana política hospitalar, uma justiça ineficaz, e um pervertido sistema de seguros são tantos outros obstáculos que emergem perante quem tem de reunir energias para resolver as sequelas físicas e psicológicas de um desastre.

As autoridades suecas reconheceram que esta situação, em que burocracia, hospitais, tribunais e companhias de seguros surgem ao sobrevivente como protagonistas de uma agressão social que ele gostaria de poder dispensar, tem custos sociais e económicos demasiado elevados.

Em Portugal, país em que a sinistralidade rodoviária é a terceira causa de morte, não é demais declarar a morte nas estradas como uma calamidade nacional, cujas consequências são comparáveis aos traumas de guerra. Contribuir para resolver hoje o problema é uma forma eficaz de evitar empenhar, no futuro, o Estado em processos indemnizatórios e toda uma faixa geracional no ónus de ter praticado uma barbárie sem justificação.

O carro como totem pessoal – 25/08/01

Diz-se que, enquanto o aparelho PSD prefere BMWs, o PS privilegia os Audis. Esta não é, necessariamente, uma marca cultural de esquerda. Mas presente-se nestas preferências interessantes sinais diferenciadores: os BMWs representariam posicionamentos sociais de novo-riquismo, enquanto os Audis nos surgem como identificadores de um mais incomodado elitismo – são a distinção suficiente num universo de desejados “carros do povo”.

Estas preferências não são, necessariamente, causadas por uma deliberada instrumentalização da classe política e empresarial ou por uma publicidade explicitamente dirigida ao mercado partidário. O gosto por automóveis negros e de caro design alemão, sobrepõe-se também ao factor-custo e às características mecânicas dos modelos e marcas. É induzido por mimetismo interpessoal e fomentado por factores discricionários na aquisição de automóveis de serviço do Estado e das empresas de capital público. Resulta, portanto, de tendências de consumo que pouco passam por critérios de racionalidade económica. Senão, porque razão os Alfa-Romeos vermelhos terão caído em desuso? Ou: o que levará pessoas aparentemente sensatas a adquirir jipes visivelmente sobredimensionados para uma condução em cidade ou estrada?

Embora hoje um pouco esquecida, é ainda famosa a visão do automóvel como “esposa mecânica”, proposta pelo ensaísta canadiano Marshall MacLuhan. Já em 1951, o autor escrevia sobre os efeitos culturais da dependência da sociedade americana em relação ao automóvel, não apenas como veículo de transporte privado mas também como objecto de culto – como um totem pessoal, numa sociedade de comportamentos e ideias massificadas. Mas, entretanto, como é visível nas sociedades do norte da Europa, floresceram outros meios materiais de afirmação social que vieram diluir a importância estatutária do automóvel. Sinal do fosso que separa Portugal da maior parte dos países da EU, tomados como economias de abundância, é o facto de o ordenado de um português médio obrigar a um esforço quatro vezes maior que o de um francês, por exemplo, para comprar um carro novo (dois anos de ordenado daquele contra seis meses deste). Outro sinal, é o comportamento abusivo e agressor de muitos condutores portugueses, que utilizam o automóvel e a velocidade como meio de afirmação fátua num meio de óbvio anonimato, como é o meio rodoviário.

Grande parte dos problemas que a massificação do uso do automóvel originou nos países industrializados são os que afectam hoje a sociedade portuguesa. Tardamente confrontados com modelos de mobilidade promotores de consumo de automóveis em larga escala, dir-se-ia que os portugueses não tiveram a prudência e sensatez suficientes para aprender com os erros passados de outros. Para o nosso fascínio colectivo pelo automóvel como marca de estatuto, e pela velocidade como paliativo psíquico, terá contado bastante a recorrência de um já antigo cliché: aquele que fala do “nosso atraso em relação à Europa”.

Mas não serão BMWs nem Audis que nos levarão até lá mais depressa.

Acelere, se é português – 1/09/01

Há alguns dias, um amigo conduzia-me no seu carro pela Av. António Augusto Aguiar, em Lisboa. Constrangido pelo facto de eu advogar o respeito pelos limites de velocidade máxima, foi suficientemente cauteloso para manter o ponteiro do velocímetro o mais perto possível dos 50 km/h. Éramos, claro, constantemente ultrapassados por todos os outros automóveis que seguiam pela faixa da esquerda. Reparámos, a certa altura, que um carro da PSP se colava à traseira do nosso carro. O condutor meu amigo cometeu então um erro crasso: reduziu a velocidade para os 40 km/h, para induzir os agentes da polícia a ultrapassar-nos. Mas, infelizmente, a velocidade média dos carros da faixa da esquerda era muito superior à nossa, e o carro da polícia não conseguiu mudar de faixa antes do semáforo. Começou a fazer sinais de luzes, o que levou o meu amigo a reduzir ainda mais a velocidade. Os sinais de luzes aumentaram e, mal houve um intervalo entre os automóveis da outra faixa, o carro da polícia guinou para a esquerda e ultrapassou-nos a grande velocidade. Cinquenta metros adiante, estávamos parados lado a lado no sinal vermelho, com um dos agentes a indicar-nos que encostássemos na berma. Seguiu-se uma verificação completa à documentação do condutor, com comentários do agente ao perigo de conduzir demasiado devagar.

Este é um *fait-divers* com pouco ou nada de insólito no contexto do trânsito lisboeta. Os polícias tinham chegado ao fim de um dia de trabalho passado nas ruas de uma cidade onde a velocidade média de condução é muito superior ao que as regras autorizam e a razão admite. Porque estavam tensos, sentiram-se legitimados para assediar cidadãos anónimos abusando da sua autoridade. A avenida em que seguíamos está transformada em via rápida, embora acesse uma zona residencial, de serviços e comércio. E, enquanto os polícias procediam à verificação dos documentos do meu amigo, passava por nós o circo habitual de condutores em excesso de velocidade, colando o seu carro ao da frente, falando ao telemóvel, apitando, mudando de faixa sem fazer previamente sinal, com álcool e outras drogas no sangue.

No meio rodoviário português, é reconhecível a existência de um fosso entre o sistema de regras legais e a prática colectiva da condução automóvel. As condutas infractoras são socialmente toleradas e até promovidas. Por isso, a sobrevivência de cada um depende mais da capacidade de adequação a um meio onde reina a infracção que do respeito contínuo das normas. É por essa razão que os condutores estrangeiros se atemorizam com o tipo de condução praticado em Portugal – porque não estão familiarizados com a nossa cultura de violência e agressividade rodoviária. É também por essa razão que os agentes fiscalizadores, confrontados com generalização de práticas infractoras e impunidas, revelam tão elevados índices de tensão e insatisfação profissional.

Sem justificação possível – 10/09/01

No último domingo, testemunhei uma situação de perigo extremo, no Campo Grande. Uma mãe deslocava um bebé no seu carrinho pelo passeio lateral. A certa altura, encontrou vários automóveis estacionados no passeio que lhe impediam totalmente a passagem. Com um gesto resignado, de quem se confronta repetidamente com tais obstáculos, olhou para trás, desceu o rebordo do passeio e continuou a andar – pela rua. Encostando o carrinho às traseiras dos carros parados, teve a sorte de não ser projectada por um dos carros que passavam por ela a grande velocidade. Mas, durante pelo menos um minuto e meio, mãe e filho estiveram expostos ao risco provável de morrer por lhes ter sido negado o seu direito à livre circulação pelo passeio.

A banalidade de situações como esta não nos deve fazer esquecer que o estacionamento nos passeios é, na essência, um acto iníquo. Sem aparente traço de má consciência ou sentimento de culpa, generalizou-se em Portugal um hábito anti-social que atenta contra a lei, contra o direito comum ao espaço público, e contra o conforto e segurança dos peões.

Não são apenas os cidadãos comuns utentes das cidades, mas também as autoridades públicas, que são directamente responsabilizáveis por este desrespeito colectivo pelo bem-estar urbano: os condutores, porque agem como se o seu interesse pessoal de estacionar fosse mais importante que o direito de todos a andar no espaço reservado aos peões; os peões, porque têm uma fraca capacidade de intervenção e participação cívica para reagir a estes abusos; os governos e as autarquias, porque não souberam salvaguardar a qualidade de vida dos cidadãos e prever as consequências de políticas de transportes que favorecem o uso excessivo do automóvel privado. Responsáveis principais desta situação são também as autoridades policiais, que consideram que não multar quem estaciona nos passeios é uma forma expedita para resolver o problema do estacionamento em segunda fila.

O hábito pernicioso do estacionamento indevido nos passeios é social, legal e eticamente injustificável. É um gesto totalmente centrado no interesse próprio, que revela desrespeito pelo próximo e clara ausência de consciência cívica. E isto porque estacionar no passeio destrói propriedade pública, restringe a sociabilidade, obriga as pessoas a sair do passeio para poderem circular, impede a utilização de carrinhos de bebé, de cadeiras de rodas, cria obstáculos aos invisuais, e aumenta o risco de atropelamento de crianças e adultos.

Qualquer solução deste problema passa por questionar publicamente os usos e, sobretudo, os abusos do carro em Portugal, e confrontar as autoridades públicas com as suas obrigações. Só assim se poderá combater a degradação da vida urbana nas cidades portuguesas.

O terror nas estradas – 15/09/01

Face aos acontecimentos trágicos do dia 11 de Setembro último, nos EUA, parecerá irrelevante, ou mesmo presunçoso, dedicar a matéria desta coluna às temáticas do transporte e segurança rodoviários, em Portugal. No entanto, merece alguma referência o enquadramento verbal que tem envolvido as diversas tentativas de apreender a dimensão do terror provocado pela colisão múltipla e intencional de aviões de passageiros sequestrados contra edifícios de grande dimensão, nas áreas urbanas de Nova Iorque e Washington.

Termos como “agressão covarde” e “desrespeito pela vida”, “impunidade” e “impotência”, “ameaça à liberdade” e “inimigo sem rosto”, são algumas das qualificações usadas para estes actos terroristas que, não por acaso, são também aplicáveis, embora numa escala muito menos catastrófica e, infinitamente menos dolosa, ao agressivo ambiente rodoviário. A aproximação merece portanto ser explorada, pelo menos para tentarmos compreender as analogias que podem ser descortináveis entre uma situação de guerra “assimétrica” e o estado caótico do meio social do trânsito, causado pelo desrespeito das regras de convivência, pela subordinação do interesse colectivo ao interesse próprio, pela prática corrente de actos aterradores e cobardes protagonizados por quem se esconde sob o anonimato que lhe concede a armadura volante de um veículo automóvel.

Por intensos e imensamente trágicos que sejam os acontecimentos de 11 de Setembro último, a sua relevância é menor que a sua envolvência discursiva e compreensiva, quando se trata de reagir a eles. O aparentemente inexplicável (a colisão intencional de um avião, um holocausto, um massacre, ou simplesmente um desastre de viação) continuará efectivamente inexplicado, e será infinitamente repetido, se não atentarmos no complexo feixe de causalidades que o condicionam e sem questionarmos o âmbito da nossa própria responsabilidade neles.

O terror não é um fenómeno de hoje. Na figura de bin Laden, por exemplo, reverbera toda uma história de agressão humana, familiar a quem leu Flávio Josefo ou a biografia do célebre “velho da montanha”, inspirador da seita dos *hachîchiyyîn* (ou “assassinos”, que semeavam o pânico entre a Síria e a Terra Santa, na alta Idade Média). A verdade é que o horror “sem rosto” que nos vitima só é combatível pelo incremento da civilidade e da consciencialização colectiva da natureza da nossa sociedade.

Nota: gostaria que o presidente da República portuguesa tivesse já declarado, a propósito do terror rodoviário em Portugal, que “a liberdade é atacada nas estradas por cobardes sem rosto. Quero garantir aos portugueses que todos os recursos do Estado estão empenhados no salvamento de vidas e na ajuda às vítimas destes ataques. O futuro da nossa sociedade está a ser testado. Mostraremos ao mundo que passaremos este teste”.

Sem carros? – 22/09/01

Há um ano, precisamente, seis cidades portuguesas fecharam os seus centros históricos ao trânsito de automóveis privados, copiando o que tem vindo a acontecer em vários países europeus. O evento não suscitou mudanças visíveis de mentalidade, e quaisquer propostas de reestruturação dos sistemas de transportes e de ordenamento urbano, entretanto surgidas, tiveram quase nula participação dos cidadãos portugueses.

Um dos raros debates públicos de balanço do chamado Dia Europeu Sem Carros nas Cidades foi o promovido pela Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados (ISCTE, 18/10/00 – actas in: www.aca-m.org). Constatou-se, nesse encontro, que o relativo insucesso do dia 22 de Setembro se devia a problemas estruturais de solução difícil: é antiga a inadequação entre ordenamento urbano e ordenamento dos sistemas de transportes, continua fraquíssimo o investimento em acessibilidades, não tem sido sustido o abandono maciço dos residentes de Lisboa em direcção às periferias, há uma insuficiente promoção de novos pólos urbanos alternativos. No fundo, o evento saldou-se por uma fraca participação popular, que revela uma desconfiança colectiva em relação à eficácia dos transportes públicos colectivos.

Se o problema da poluição causada pela presença excessiva de automóveis nos centros urbanos é real e dramático, fazer incidir exclusivamente a retórica discursiva em questões de ordem ambiental dificulta, por outro lado, uma discussão séria dos agudos problemas do ordenamento de transportes e da segurança viária, e da renovação das concepções de urbanismo em Portugal.

A prioridade das vereações de trânsito das autarquias continua a ser a aposta na “fluidez do trânsito automóvel”. Daqui, resulta a transformação de ruas urbanas em vias rápidas de características mistas, a quase ausência de vias dedicadas ao transporte público, e, no caso de Lisboa, a ordenação do sistema de gestão informática do trânsito em termos que fomentam o constante excesso de velocidade. O resultado trágico desta concepção da mobilidade é o contínuo sacrificio inútil de vidas que os atropelamentos e colisões causam, e a criação de ambientes urbanos agressivos que esvaziam os passeios dos seus legítimos utentes (as pessoas).

No fim do dia de hoje, seria de grande utilidade que os organizadores do Dia Sem Carros na Cidade se dispusessem a aceitar expor, em vez de esconder, as muitas chagas que políticas brutalistas na área dos transportes e urbanismo têm causado nas cidades portuguesas. Na mesa de discussão, deverão, inevitavelmente, estar conceitos como os de acalmia do tráfego, de condicionamento do acesso do transporte privado ao centros urbanos, de maior solidariedade social. Conceitos que têm sido progressivamente negados pelo elogio de um individualismo exacerbado inscrito na posse e uso do automóvel privado.

Leis casuísticas – 29/09/01

Tem sido ultimamente posta em causa a legitimidade da próxima redução legal da taxa de alcoolemia permitida ao volante de 0.5 para 0.2, por profetas da desgraça que alegam que a produção nacional de vinho pode vir a sofrer uma quebra de 40%. Estes defensores da economia da ebriedade esquecem, no entanto, que o álcool ao volante mata. Na verdade, sempre que é reduzida a taxa de alcoolemia, permitida os acidentes mortais nas estradas não aumentam, antes diminuem. Assim, caso fosse demonstrado, por absurdo, que 40% da produção de álcool em Portugal é consumida por condutores ao volante, então tornar-se-ia um desígnio nacional arrancar, quanto antes, 40% dos pés de vinha. Talvez assim os portugueses, constantemente vitimados por uma cultura de violência rodoviária, deixassem de ser um dos povos mais afectados pela desgraça do alcoolismo.

O problema desta e de outras alterações previstas ao Código da Estrada não está na falta de bondade do legislador. A preocupação em relação à elevada sinistralidade rodoviária em Portugal, que faz com que os acidentes fatais nas estradas sejam a terceira causa de morte no país, deve ser louvada. Mas, infelizmente, estas alterações parecem ser meros paliativos que não atacam as causas profundas do fenómeno da insegurança rodoviária. A questão não se resume também ao problema dos obstáculos diversos a uma efectiva aplicação da lei – seja porque muitos condutores não a compreendem e não a aceitam, seja porque a fiscalização é manifestamente insuficiente e mal acatada, seja porque o sistema judiciário não tem meios nem sensibilidade para impor uma justiça adequada aos infractores.

É verdade que polícias e juízes sentem que a sua função é corroída pela ausência de reconhecimento social e pela generalização de sentimentos de impunidade e de desafio ao risco. Mas o problema mais geral está na enorme falta de comunicação entre uma administração estatal arrogante e autista e uma sociedade que de civil tem pouco, não conhecendo nem explorando as virtualidades da participação cívica na tomada de decisões e na exigência de fundamentação das leis e regulamentos. Os cidadãos não impõem maior auto-responsabilização aos representantes do Estado perante um problema que tem uma óbvia dimensão nacional, e os partidos não o colocam em primeiro plano das suas preocupações políticas porque o desconhecimento da complexidade do fenómeno lhes faz temer quedas inesperadas de popularidade.

Dito de outra forma, o que é preocupante na introdução destas alterações ao Código da Estrada é que, porque não existem em Portugal estruturas científicas credíveis dedicadas aos chamados estudos do trânsito, numa perspectiva interdisciplinar, o legislador prefere não arriscar, optando por

aplicar em Portugal, de modo casuístico, parcial e não sustentado, directivas da União Europeia e regulamentos já existentes noutros países ocidentais.

Os portugueses, confrontados abruptamente com o fenómeno da democratização da mobilidade motorizada, não contam ainda hoje, infelizmente, com um plano de segurança rodoviária pensado, discutido e devidamente fundamentado. Sinal da descoordenação que grassa nesta área é que a política de transportes e a segurança rodoviária são geridas por entidades ministeriais distintas e pouco comunicantes (o Ministério do Equipamento e o da Administração Interna).

Por um novo Código – 6/10/01

Entraram em vigor, no passado dia 1 de Outubro, diversas alterações ao Código da Estrada. O governo legislou no sentido de criar instrumentos legais adicionais para reduzir a ineficiência da fiscalização policial e da sanção judiciária, e para confrontar a inconsciência de muitos condutores face a comportamentos de risco. Identificadas algumas práticas infractoras que, quando convergem em feixe, resultam em desastres graves e muito graves, o legislador propôs-se afinar o articulado da lei, eliminar algumas incoerências e, pontualmente, introduzir inovações (nomeadamente, o conceito de velocidade média e o princípio – por enquanto apenas latente – de serviço à comunidade). Finalmente, a imobilização compulsiva das rodas de automóveis estacionados indevidamente foi agilizada, o que poderá significar uma maior dignificação da circulação pedestre – hoje acoçada pela presença de carros nos passeios, passadeiras e outros espaços reservados a peões.

Apesar de ter sido novamente publicado em suplemento do Diário da República – alegadamente devido à necessidade de converter em euros o valor das coimas previstas – este não é um novo Código da Estrada. Isto quer dizer, no fundo, que o governo legislou por si próprio, sem intervenção específica da Assembleia da República, e que os axiomas que o fundamentam não foram criticados e revistos. Neste sentido, as alterações agora introduzidas são o reconhecimento formal de que o clima de agressão que se vive nas estradas, ruas e passeios portugueses tem escapado, em grande medida, às formas de controlo que a administração tem ao seu dispor. A generalização de sentimentos de impunidade perante a infracção é consequência de uma demissão prolongada de forças policiais desmotivadas e subdimensionadas perante um sistema de transporte rodoviário que cresceu exponencialmente. Resulta também de um impressionante desinvestimento em campanhas de comunicação na área da segurança rodoviária, e de um sistema de ensino da condução reconhecidamente ineficaz e demasiado permeável a práticas corruptas.

Infelizmente, as práticas infractoras que agora são combatidas têm vindo a ser identificadas, não através de estudos de prevenção, mas pela correlação entre a elevada incidência de mortos e feridos com alegadas causas de desastres rodoviários. Ou seja, para que estas alterações ao Código da Estrada pudessem surgir, foi necessário o sacrifício sangrento e continuado de demasiadas vidas humanas.

Urge repensar todo o Código da Estrada e rever os critérios que o fundamentam. O Código presente centra-se nos veículos, não nos cidadãos. Por outro lado, o Estado não se constitui como parte interveniente e responsabilizável nas interações e conflitos rodoviários. O Código da Estrada deve servir para apaziguar não apenas as relações entre cidadãos utentes das ruas e estradas, mas entre os cidadãos e o Estado. Para que tal aconteça, o peão – isto é, o cidadão não mascarado com uma

armadura automóvel de aço e plástico – não pode continuar a ser visto como um elemento marginal do sistema como é actualmente (por alturas do artigo 99º do Código da Estrada), mas ter os seus direitos e deveres efectivamente consagrados – logo a partir do artigo 1º.

Para que serve um carro? – 13/10/01

Nos últimos anos, veículos ligeiros e pesados têm sido utilizados em manifestações colectivas de protesto e de solidariedade: por exemplo, o “buzinão” da ponte 25 de Abril, a marcha lenta dos utilizadores do IP3, as manifestações de camionistas contra o aumento do preço da gasolina ou a redução da TAS admitida para 0.02%, os minutos de silêncio no Marquês de Pombal pela vítimas dos massacres de Timor e do WTC, os festejos das vitórias eleitorais e futebolísticas.

Este é um claro sinal de que Portugal se tornou uma sociedade motorizada. Dito de outra forma, o automóvel passou a fazer parte do quotidiano, não apenas de alguns, mas de uma larga maioria da população portuguesa. Mas, ao dizermos que o automóvel faz parte do nosso quotidiano, devemos extrair da asserção as consequências necessárias. Uma parte substancial da população portuguesa, tendo passado a dispor de veículo próprio que potencia 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. O condutor relaciona-se 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 submissão a formas de controlo social hierarquizado.

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

Neste contexto, foi particularmente infeliz a reacção tardia e atrapalhada das entidades fiscalizadoras e policiárias do trânsito. Tendo sido incapazes de prever as consequências sociológicas da universalização do carro, deixaram que a situação escapasse quase totalmente ao controlo, tendo-se, por essa razão, difundido com uma enorme rapidez as práticas infractoras, devido à generalização de sentimentos de quase total impunidade.

O referido uso do carro para manifestações colectivas, se denuncia um cada vez maior grau de dependência da sociedade em relação a um conceito particular de mobilidade, confirma também a sua importância crescente como mediador de socialização, a considerar em paralelo com o sucesso crescente das rádios vocacionadas para o público utente do meio rodoviário, e com a generalização do uso do telemóvel ao volante.

No entanto, a fraquíssima consciência colectiva de que o automóvel é, antes de mais, um instrumento de relacionamento social, que requer o cumprimento de regras de boa convivência, ajuda a transformar muitos condutores em bárbaros agressores e terroristas cobardes, que não hesitam em utilizar o seu carro como arma de agressão muitas vezes letal.

Para que serve a guerra? – 21/10/01

O elo indirecto, mas objectivo, entre o “terror nas estradas” e a presente “guerra ao terrorismo”, é o factor petróleo. Ele é, como se sabe, o sustentáculo da motorização rodoviária, um conceito específico de mobilidade desenvolvido ao longo do século XX.

A “guerra ao terrorismo” é, em grande medida, a expressão policial e militar de uma subterrânea rivalidade político-económica, de natureza geoestratégica, entre os interesses petrolíferos ocidentais e uma complexa rede financeira de origem sobretudo saudita. Esta rede tem, desde há décadas, patrocinado a expansão no mundo islâmico de ideologias fundamentalistas. Estas, inspiradas na doutrina de Hassan al-Banna e Sayed Qotb, os fundadores egípcios da *al-Ikhwan al-Muslimin* (ou “Confraria dos Irmãos Muçulmanos”), foram oficialmente adoptadas pelo Congresso Popular Árabe e Islâmico, estrutura congregadora das várias formas de fundamentalismo islâmico, cujo mentor é o famoso Dr. Hassan el-Tourabi (o líder da Frente Nacional Islâmica sudanesa). Está em causa, no fundo, o controlo político e financeiro, não apenas das reservas de crude da península arábica, mas também da exploração e encaminhamento da sua contrapartida na Ásia Central, bem como dos esperados 20.000 milhões de barris, do Sul do Sudão.

A escassos três anos do fim da concessão, à Aramco (de capitais mistos americanos e sauditas), de uma importante percentagem do lençol petrolífero que jaz no subsolo do reino saudita, a região do Hindu-Cush tornou-se um ponto de perigosa perturbação para a estratégia anglo-americana de criação de um oleoduto de ligação, pelo Afeganistão e Paquistão, das ex-repúblicas soviéticas centro-asiáticas ao Oceano Índico. Tradicionais aliadas, as petrolíferas americanas e sauditas encontram-se hoje numa situação de conflito de interesses de grandes proporções, já que do controlo destas vastas reservas depende o futuro da economia ocidental, nos próximos decénios.

Ora, a ausência de alternativas sustentáveis à motorização por motor a explosão – em larga medida devido à já antiga pressão negativa do *lobby* petrolífero – dita os contornos de uma anunciada grave crise energética. Neste contexto, tornar-se-á cada vez mais difícil para os governos nacionais manterem o grau actual de subsídio ao transporte rodoviário – no que se refere aos chamados custos complementares do transporte, pagos pelo contribuinte: poluição, sinistralidade, congestionamento, etc. E, à medida em que se for tornando mais claro que a via rodoviária é, em termos comparativos, uma forma economicamente nefasta de transporte de pessoas e carga, mais brechas serão abertas no modelo de mobilidade legado pelo século passado.

Que, ao menos, o futuro seja risonho para a segurança rodoviária, já que o excesso de velocidade – causa principal de sinistros –, para além de ser perigoso, é antieconómico, em termos de consumo de combustível.

Confraria de cínicos – 27/10/01

Quatro dias antes da Páscoa deste ano, o Ministro da Administração Interna apresentou em conferência de imprensa, no CCB, o pacote de alterações ao Código da Estrada, que foi depois apresentado e discutido na Assembleia da República. Em ambas as ocasiões, foi fundamentada a proposta de redução, para 0.02%, da taxa de alcoolemia permitida ao volante.

Entre estas apresentações públicas e a entrada em vigor do Código alterado, em 1 de Outubro, decorreram seis meses, durante os quais os partidos e a sociedade civil poderiam ter discutido, refutado e avaliado o impacto social e económico da nova legislação. Em 30 de Setembro, os produtores e comerciantes de vinho publicaram uma carta aberta ao Primeiro Ministro, contestando a redução da taxa de alcoolemia. Uma semana depois, os motoristas profissionais manifestaram-se contra a lei que denunciaram como discriminatória, por lhes impor maior responsabilidade no transporte de terceiros. A meio do mês, os vitivinicultores vieram também opor-se à mesma lei, preocupados com as consequências alegadamente catastróficas de tal redução para a economia nacional. Uma semana depois, o PSD anunciou pretender a revogação da lei, atendendo aos argumentos conjugados dos *lobis* dos transportadores e dos produtores e comerciantes de vinhos.

Durante os seis meses que mediam entre o anúncio das medidas legislativas e a sua entrada em vigor, nem os produtores e comerciantes de vinho, nem os transportadores, nem os políticos reflectiram, discutiram ou contestaram a lei que posteriormente pretenderam revogar. A sociedade civil não se revoltou contra nenhum espectro de desastre económico do sector vinícola, nem contra os eventuais efeitos da privação de álcool na estabilidade psicológica dos condutores, profissionais ou não.

Por outro lado, o governo não encomendou um estudo de impacto social que possibilitasse uma análise dos argumentos e representações que vários sectores da sociedade exprimem sobre a correlação entre excesso de álcool, velocidade e manobras perigosas. Não apresentou também qualquer grelha de leitura sobre os feixes de factores causadores de sinistros, em Portugal.

E o PSD, preso numa lógica de desgaste do governo e de sedução dos descontentes, arreou a bandeira da segurança rodoviária que havia hasteado no início do ano.

Versão para jornais regionais:

A Organização Mundial de Saúde recomenda a aplicação da taxa zero de alcoolemia no sangue para os condutores. O pressuposto que a fundamenta é o da incompatibilidade conflituosa entre os objectivos psicológicos e sociais do consumo de álcool e as tarefas psico-mecânicas da condução automóvel.

Por seu lado, a União Europeia, advogando como meta a médio prazo a aplicação taxa de 0.02%, cedeu no entanto à influência política e económica dos sectores da produção e comércio de bebidas alcoólicas do continente e produziu uma recomendação genérica de aplicação da taxa de 0.05%, e de 0.02% nos casos dos motoristas profissionais.

Em Portugal, a recente introdução da lei que estabelece como patamar de infracção a taxa de 0.03% resultou de uma cedência parcial às pressões “de corredor” do sector vitivinícola. A medida vem confrontar por via legislativa um perigoso agravante da sinistralidade rodoviária nas estradas do país, e reconhecer a importância nefasta do grave problema de saúde pública que é o alcoolismo em Portugal. Com efeito, segundo o Instituto de Medicina Legal, mais de 50% do total de autópsias realizadas a pessoas mortas em desastres rodoviários indiciam presença de álcool no sangue.

A medida do governo baseou-se no pedido de pareceres médicos e na análise de documentação internacional sobre a matéria – não em estudos que permitissem uma compreensão sócio-antropológica dos hábitos de consumo de bebidas alcoólicas e sua correlação com a condução automóvel. Não devemos esquecer que só marginalmente é que o vinho poderá ser afectado por esta medida. Com efeito, o vinho é habitualmente consumido em Portugal em contextos de socialização e quase sempre vendido em garrafa. Isto significa que se, num grupo de duas ou mais pessoas, uma delas não beber mais que um copo ou dois porque irá conduzir, isso não conduzirá à não aquisição da garrafa de vinho. Mesmo que esta não seja totalmente consumida, ela foi previamente comprada. Nem o produtor nem o comerciante terão perdido um tostão por isso.

Há portanto, na discussão pública presente, um elevado índice de cinismo, da parte de quem pretende conseguir benefícios políticos ou económicos à custa da pressão sobre o parlamento e o governo. Não devemos esquecer que quatro dias antes da Páscoa deste ano, o Ministro da Administração Interna já tinha apresentado em conferência de imprensa, no CCB, o pacote de alterações ao Código da Estrada, que foi depois apresentado e discutido na Assembleia da República (incluindo a redução da taxa permitida de alcoolemia no sangue, na condução automóvel). Entre estas apresentações públicas e a entrada em vigor do Código alterado, em 1 de Outubro, decorreram seis meses, durante os quais os partidos e a sociedade civil poderiam ter discutido, refutado e avaliado o impacto social e económico da nova legislação. Mas nem os

produtores e comerciantes de vinho, nem os transportadores, nem os políticos reflectiram, discutiram ou contestaram a lei que agora pretendem revogar. Por outro lado, a sociedade civil não se revoltou contra nenhum espectro de desastre económico do sector vinícola, nem contra os eventuais efeitos da privação de álcool na estabilidade psicológica dos condutores, profissionais ou não.

Perante os altos índices de sinistralidade e de alcoolismo em Portugal, a luta dos produtores e comerciantes de vinho contra uma medida que restringe o consumo de álcool ao volante arrisca-se a ser mais um acto de má publicidade para o sector vitivinícola, há muito em queda face à rivalidade das cervejas, bebidas brancas e de refrigerantes. Seria pela promoção publicitária do consumo moderado e socializador do vinho que uma melhor protecção da produção poderia ser assegurada. Neste sentido, a indicação, nos próprios rótulos das garrafas de vinho, de frases como “se conduzir, não beba” ou “o álcool em excesso causa doenças graves”, seria um indicador da preocupação dos produtores e comerciantes face aos graves problemas da sinistralidade e do alcoolismo em Portugal, e expressão da sua integridade ética.

Taxi drivers

Há poucos dias, presenciei um espectáculo ultrajante, promovido por meia centena de “motoristas profissionais”, daqueles que certamente aplaudirão ruidosamente a revogação da actual taxa de 0.02% de alcoolemia permitida.

Encontrava-me diante das portas do sector de chegadas do aeroporto da Portela quando comecei a ouvir um burburinho crescente. Sete ou oito motoristas de táxi rodeavam ameaçadoramente um jovem polícia de piquete, que tentava multar um deles, “apanhado” a conduzir enquanto usava o seu telemóvel. Progressivamente, vários outros taxistas juntaram-se ao grupo, vindos do parque de estacionamento coberto do aeroporto. Entre empurrões, insultos, ameaças, assobios e gritos, o polícia pedia, com a compostura possível, a documentação do motorista infractor, o qual era impedido pelos outros de a fornecer.

Ouvi ameaças como “Meu grande c.....! Não sais daqui vivo” e “Filho da p....! Apanho-te pr’ái e ficas feito em picado debaixo das rodas do meu táxi”. Os que as proferiam eram personagens sinistros que certamente não passariam num exame para obtenção da carteira profissional de taxista, se houvessem exames para tal. Juntos, em magote de uma meia centena, ofereciam uma imagem degradante aos viajantes que se agrupavam na fila de espera da praça de táxis. Tratava-se de uma matilha ululante que demonstrava o mais absoluto desrespeito pela autoridade policial, cobardemente reunida para atemorizar um agente que procurava fazer o seu trabalho.

Quando este, submergido pelos “motoristas profissionais”, se arriscava já a ser espancado pelo bando, aproximaram-se dois polícias do serviço de intervenção destacados para a segurança do aeroporto, de metralhadora em punho. Por breves momentos, a multidão retrocedeu e silenciou-se. Mas, ao aperceberem-se que estes polícias não os ameaçavam nem os mandavam dispersar, reaproximaram-se e continuaram a grunhir insultos e ameaças. Uma viatura de emergência da PSP chegou então e de dentro saíram alguns outros agentes (incluindo um comissário). Pouco a pouco, os polícias recém-chegados conseguiram finalmente dispersar o grupo de taxistas, em parte graças ao facto de dois ou três polícias parecerem conhecer vários deles.

Os taxistas que “fazem as chegadas no aeroporto” são conhecidos entre a classe profissional como uma verdadeira máfia sem escrúpulos. Muitos evitam aquela praça de táxis, já que preferem não se envolver nos esquemas de submundo que ali se desenvolvem. Também muitos passageiros que recorrem aos taxistas das “chegadas” do aeroporto sabem que há alguma probabilidade de serem confrontados com situações ultrajantes, de pressão psicológica e abusos verbais da parte de motoristas sem qualquer preparação para prestar serviço público de transporte.

Para muitos viajantes, este é o primeiro retrato do país. Fragilizados por viagens aéreas por vezes extenuantes, são sujeitos a estratégias de extorsão ou, mais frequentemente, obrigados a suportar modos de condução totalmente inadequados para quem ostenta carteira de motorista profissional.

In vino publicitas – 10/11/01

A Organização Mundial de Saúde recomenda a aplicação da taxa zero de alcoolemia no sangue para os condutores. O pressuposto que a fundamenta é o da incompatibilidade conflituosa entre os objectivos psicológicos e sociais do consumo de álcool e as tarefas psico-mecânicas da condução automóvel.

Por seu lado, a União Europeia, advogando como meta a médio prazo a aplicação taxa de 0.02% - 0,2 gramas de álcool por litro de sangue (g/l) -, cedeu no entanto à influência política e económica dos sectores da produção e comércio de bebidas alcoólicas do continente e produziu uma recomendação genérica de aplicação da taxa de 0.5 g/l, e de 0.2 g/l nos casos dos motoristas profissionais.

Em Portugal, a recente introdução da lei que estabelece como patamar de infracção a taxa de 0.03% resultou de uma cedência parcial às pressões “de corredor” do sector vitivinícola. A medida vem confrontar por via legislativa um perigoso agravante da sinistralidade rodoviária nas estradas do país, e reconhecer a importância nefasta do grave problema de saúde pública que é o alcoolismo em Portugal. Com efeito, segundo o Instituto de Medicina Legal, entre 30% e 40% do total de autópsias realizadas em condutores mortos em desastres rodoviários indiciam presença de álcool no sangue.

A medida do governo baseou-se no pedido de pareceres médicos e na análise de documentação internacional sobre a matéria – não em estudos que permitissem uma compreensão sócio-antropológica dos hábitos de consumo de bebidas alcoólicas e sua correlação com a condução automóvel.

Um dos estudos que mais contribuiu para as recomendações da UE e para a consequente adopção da taxa de 0.03% em Portugal é o chamado SARTRE II – *Social Attitudes To Road Traffic Risk in Europe*. Publicado em 1998, este é inquérito comparativo realizado em 15 países europeus não é, no entanto, isento de questionamento, já que se conforma ao que poderíamos designar como a “falácia webberiana”. Isto é, um importante critério explicativo dos comportamentos e representações sociais face à condução automóvel é uma suposta distinção entre uma ética protestante norte-europeia e uma ética católica dos países do Sul. Nesta dicotomização redutora não é, por exemplo, reconhecida a influência social dos 40% de católicos alemães, suíços e húngaros, da maioria católica austríaca e polaca, ou da maioria ortodoxa grega e checa.

Perante os altos índices de sinistralidade e de alcoolismo em Portugal, a luta de produtores e comerciantes de vinho contra uma medida que restringe o consumo de álcool ao volante arrisca-se a ser um acto de má publicidade para o sector vitivinícola, há muito em perda face à rivalidade das cervejas, bebidas brancas e de refrigerantes. Seria pela promoção publicitária do consumo

moderado e socializador do vinho que uma melhor protecção da produção poderia ser assegurada. Neste sentido, a indicação, nos próprios rótulos das garrafas de vinho, de frases como “se conduzir, não beba” ou “o álcool em excesso causa doenças graves”, seria um indicador da preocupação dos produtores e comerciantes face aos graves problemas da sinistralidade e do alcoolismo em Portugal, e expressão da sua integridade ética.

Resposta à carta dos taxistas – 17/11/01

Presenciei, em 19/10, uma cena ultrajante frente às “chegadas” do aeroporto de Lisboa. Vários taxistas desrespeitavam e ameaçavam de morte um agente da PSP. Na minha descrição indignada dessa cena usei metáforas consideradas por eles excessivas. Retiro-as agora, se tal apazigua a sua consciência e evita questiúnculas judiciais.

Curioso é que o problema grave que eu colocava (a sua conhecida má reputação, devido a um longo historial de desrespeito pelos clientes) não lhes suscitou qualquer comentário. Por vezes, os silêncios são tão eloquentes como as palavras.

Mea culpa – 17/11/01

José Manuel Palma, da Quercus, tem afirmado que a economia nacional despende tanto nos efeitos imediatos da sinistralidade rodoviária quanto auferir dos rendimentos líquidos da actividade turística. Não conheço a fundamentação desta asserção, mas suspeito que um cálculo das despesas com danos materiais dos desastres e com os decorrentes prejuízos para a saúde pública permitiria revelar melhor o drama desta fraqueza estrutural do país. Dever-se-iam ser então contabilizar também os custos indirectos futuros da aplicação do presente modelo de mobilidade automóvel em Portugal.

É, infelizmente, claro que nem o Estado nem a sociedade portuguesa revelam interesse em reconhecer devidamente a dimensão dos problemas da segurança rodoviária e das suas consequências trágicas, a curto e a longo prazo. O tecido nacional prefere ignorar displicentemente uma realidade que vitimiza quotidianamente pessoas de todos os extractos sociais e geracionais, já que neste contexto o mal não é facilmente alterizável - ou seja, o mal está em nós tanto como nos outros. Cada condutor é parte do problema e obstáculo à sua solução, na medida em que a automobilização da sociedade se tem traduzido no favorecimento de visões egoístas sobre o “nosso” direito ao uso privilegiado do meio rodoviário que, devido a um insuficiente controlo estatal e social, se sobrepõe perigosamente ao direito dos outros nesse mesmo meio. Daqui deriva uma fraca capacidade colectiva de adoptar um ponto de vista autocrítico sobre a intervenção de cada condutor, passageiro ou peão, neste modelo de mobilidade motorizada.

Na sequência da revolução de 1974, em particular entre 1976 e 1985, foram tomadas decisões políticas e económicas sobre o futuro dos sistemas de transportes, cujo efeito perverso se consubstancia agora no presente problema da elevada sinistralidade rodoviária. Estas decisões foram tomadas numa perspectiva paternalista, num período em que os instrumentos de participação cívica da população eram mais reduzidos que actualmente, devido à pouca familiaridade com as potencialidades do regime democrático e à monopolização discursiva e agencial da vida política por

parte dos partidos entretanto criados. Alguns dos factores que surgem como penalizadores da situação presente, dificilmente reversível, foram a nacionalização das companhias seguradoras e a criação de um modelo de seguro automóvel que distorce o sistema de responsabilidades e não actua contra os seus efeitos perversos, o inicial aproveitamento partidário de insatisfações sociais colectivas e as posteriores promessas eleitoralistas de auto-satisfação pessoal por via do acesso fácil à automobilização, o abuso do direito à greve como arma política que levou à descredibilização do potencial ordenador dos transportes públicos urbanos, o desinvestimento, já então criticado, na rede ferroviária nacional que impediu a modernização como alternativa viável e competitiva de transporte, e ainda um IAA que nunca conseguiu reverter na promoção da segurança da rede viária e do parque automóvel.

Não me parece necessário esperar que a geração que não soube evitar a situação presente admita a sua responsabilidade para que procuremos hoje redimir-nos perante as gerações futuras.

Conversas de café - 24/11/01

Escutar conversas de terceiros e tomar apontamentos, eis uma actividade pouco dignificante. No entanto, boa parte do trabalho de recolha etnográfica consiste nisso mesmo. Leite de Vasconcelos, na sua *Filologia Barranquenha*, relata que, perante a resistência da população de Barrancos em falar o dialecto perante estranhos à aldeia, se viu muitas vezes forçado a escutar conversas por trás das portas, para poder realizar a sua pesquisa.

Embora a minha vocação de etnógrafo não me leve a tais excessos, confesso que, quando as conversas de terceiros se orientam para temas rodoviários, fico “com a pulga na orelha”. É portanto com a consciência algo pesada que transcrevo aqui um extracto do meu caderno de apontamentos etnográficos:

Lisboa, Pastelaria XXX, 19/11/01, 9.30 horas. Numa mesa, um grupo de jovens funcionários de empresa comenta a presença, na rua, de um agente da PSP – Divisão de Trânsito:

- Hoje, os tipos andam pr'aí em cima dos carros, a multar toda a gente.
- Eu cá peguei na multa de um carro [mal estacionado] e pu-la no pára-brisas do meu. Ali, na passadeira.
- Grande ideia. Tenho de começar a fazer isso. Tenho uma data delas, mas não pago. Chego ao carro e rasgo-as.
- Eu cá não tenho nenhuma multa. Quer dizer, tive uma no ano passado, nas Amoreiras. Parei o carro numa paragem de autocarros. Os outros punham ali o carro e iam-se embora passados cinco minutos. Eu não sabia. Deixei lá o meu três horas e não me safei. Um tipo que eu conhecia em Santa Marta já lá não estava.

[...]

- Na sexta-feira fui ao Porto. Ia pr'aí a 220. De repente, topo uma patrulha da guarda. Travo. Até fez fumo. Fui apanhado a 170. Gandá'azar. Telefonei a um amigo, lá dentro, mas não dava para me safar. O gajo disse-me que, se a fotografia do radar estivesse nas pontas do rolo, dava para “queimar”. Por acaso, não tinha bebido muito. O balão não acusou nada.
- Quanto é agora a multa?
- É de 40 a 200. O tipo conseguiu que ficasse a 40. Como eu não tinha sido apanhado antes...

Comentário: é notável a falta de consciência culposa perante a infracção (estacionamento, excesso de velocidade) e a naturalidade com que as práticas de corrupção da autoridade policial são assumidas e glorificadas em locais públicos. Notável é também o conhecimento colectivo da disfuncionalidade dos processos de contra-ordenação judicial.

Direitos atropelados – 1/12/01

O mais impressionante num atropelamento rodoviário é o modo como o peão é projectado pelo ar em pirueta para depois se estatelar no asfalto como uma marioneta desarticulada, com os ossos fracturados e o corpo ensanguentado.

Há três semanas, uma velha amiga foi atropelada em Benfica, por um ligeiro que atravessava uma zona residencial a 100 km/h (a velocidade é presumida pelo rasto de travagem de 30 metros). Está neste momento internada num inferno hospitalar lisboeta com uma fractura craniana, o corpo contundido e a necessitar de reconstituições plásticas.

Foi atropelada porque, para atingir a passadeira onde deveria atravessar, foi forçada a caminhar pela rua, já que o passeio estava totalmente ocupado por automóveis. O condutor não reconheceu qualquer responsabilidade no atropelamento. Considerou legítimo, como aliás 80% dos condutores portugueses, conduzir em velocidade excessiva numa zona urbana, e, pelo que declarou, mostrou não ter consciência da regra do Código da Estrada que estabelece que um veículo se encontra em excesso de velocidade quando não consegue evitar colidir com um obstáculo.

A sua eventual responsabilidade criminal será apurada judicialmente. Mas a culpa da autarquia e das entidades policiais que não promovem uma necessária e urgente acalmia do tráfego, e a dos proprietários dos automóveis estacionados no passeio que provocaram indirectamente o desastre, não será apurada. Porque, quando um magistrado julga um crime rodoviário, nada na lei induz à consideração das suas causas indirectas e à responsabilização das entidades públicas.

A actual legislação vê os peões como incómodos obstáculos à livre circulação automóvel, legitimando, por omissão, o atropelamento generalizado dos direitos pedonais no meio rodoviário. Duas associações cívicas, a ACA-M e a APSI, elaboraram uma **Carta dos Direitos do Peão** que se rege, completando-a, por uma resolução da ONU. Lançaram um repto a várias câmaras municipais para que a subscrevessem e lançassem programas de protecção dos peões. Propuseram também ao Ministro da Administração Interna que este considerasse a incorporação, num Código da Estrada renovado, dos princípios expostos nessa Carta, de modo a alterar práticas de condução eticamente condenáveis e humanamente intoleráveis.

Poder-se-ia contra-argumentar justificando o presente estado de caça ao peão com a mentalidade do condutor português, com o seu fascínio pelo automóvel e pela velocidade, ou com a inconsciência de muitos peões perante os vários perigos que as autarquias e as entidades fiscalizadoras promoveram ou não souberam impedir. Mas a justificação “cultural” das práticas tendencialmente criminosas de um número excessivo de condutores portugueses é do mesmo teor daquela que justifica o uso da burca pelas mulheres afegãs, a prática da excisão em vários países africanos e o

porte de arma nos Estados Unidos: em todos os casos, estamos perante argumentos desculpabilizadores do abuso e da negação de direitos humanos.

Um país honesto – 8/12/01

Há um segredo que a corporação vitivinícola não pretende revelar ao país. É que não ainda não foi inventado o modelo económico que demonstre que os alegados 40 milhões de contos do imaginado prejuízo do sector se devem à redução da taxa permitida de alcoolemia no sangue (TAS) para 0,02 gr./litro, na condução automóvel. Mas, estranhamente, estes números coincidem com a estimativa de ganhos que a redução do custo em vidas humanas possibilitada pela nova lei, segundo os parâmetros aprovados pela União Europeia – de 200 mil contos por vítima mortal da estrada. Atendendo a estes valores, a possibilidade de salvar até 200 vidas pela introdução da nova TAS teria como efeito directo um benefício para o país de 40 milhões de contos por ano.

Como é então possível que o Parlamento possa ceder de forma tão abjecta aos argumentos falaciosos apresentados pela corporação vitivinícola? As informações disponíveis permitem inferir que a mesquinhez dos interesses eleitorais das máquinas partidárias se sobrepôs claramente ao interesse nacional. Mas tal não explica porque razão, se exceptuarmos as posições públicas de meia-dúzia de comentaristas, toda a sociedade portuguesa optou por manter um incomodado silêncio. Esta constatação é tanto mais surpreendente quanto, segundo os únicos dados fiáveis disponíveis (o estudo pan-europeu SARTRE II), uma clara maioria dos condutores portugueses advogam a redução da TAS para valores inferiores a 0,05.

A Prevenção Rodoviária Portuguesa, o ACP, a Ordem dos médicos, o Serviço Nacional de Bombeiros, a Igreja católica, e uma miríade de entidades que, directa ou indirectamente, têm o dever de se pronunciar em relação ao gravíssimo problema da sinistralidade rodoviária, preferiram não o fazer em relação à polémica da suspensão da TAS 0,02. Este silêncio colectivo é tão pesado que um Cândido julgaria que até a comunidade islâmica em Portugal está de acordo com esta suspensão.

No fundo, todos sabemos – embora não gostemos de o admitir – que se o Parlamento é um espelho do país isso se deve ao facto de os deputados serem portugueses normais, nem mais nem menos honestos que os seus concidadãos. Ora, o que a polémica da suspensão da TAS de 0,02 revela é um muito baixo grau de consciência da sociedade portuguesa em relação ao problema da sinistralidade rodoviária. Isto mesmo é evidenciado no já referido SARTRE II.

É conhecido o adágio que lembra que, mais que os criminosos que nos querem matar, devemos temer os homens honestos que nada fazem para o impedir. A sociedade portuguesa – e o seu Parlamento - revela-se, nesta medida, uma sociedade de homens e mulheres honestos, sem capacidade de intervenção cívica em relação a questões que têm uma óbvia dimensão nacional.

Portugal revela-se assim um país profundamente corrupto, em que as esferas do poder são extensamente dominadas por corporações de interesses particulares. Estas, herdeiras daquelas que

medraram durante o Estado Novo, encontraram na frágil democracia actual o terreno ideal para consolidarem uma influência determinante no campo político. Tudo porque não existe em Portugal, para além do obsoleto quadro partidário, uma sociedade civil digna desse nome, capaz de intervir e participar de forma construtiva nos processos decisórios.

A estrada, escola de impunidade – 15/12/01

O ano 2000 foi designado o ano europeu da educação rodoviária. O Estado português despendeu alguns milhões de contos em várias iniciativas cujo balanço nunca foi tornado público. Está ainda por avaliar o sucesso ou insucesso dos programas apresentados com grande pompa e dramatismo pelo Primeiro Ministro, há quase dois anos.

Sobretudo, ficou por responder uma pergunta apaixonante. Haverá ou não uma correlação entre a incompetência rodoviária e falta de civismo de muitos condutores e o baixo índice cultural da população portuguesa, geralmente caracterizada por uma elevada taxa de iliteracia sem qualquer correlato noutros países europeus (50% de iletrados funcionais versus 3.5% na Suécia, segundo dados recentes da OCDE)?

Por sedutora que seja a sugestão de causalidade, devemos ceder à tentação de fazer leituras demasiado simplistas, que não tenham em conta que muitos dos comportamentos de agressão rodoviária são de natureza imitativa e têm origem nas práticas de grupos de estatuto económico e social elevado (muitos cidadãos se queixam, com efeito, do mau exemplo dado pelas classes política e empresarial). Em todo o caso, parece consensual a afirmação de que a prática social da condução rodoviária em Portugal é marcada por uma colectiva e generalizada interiorização da impunidade.

Factor explicativo da situação que se vive nas estradas portuguesas e que causa um número eticamente inaceitável de mortos e mutilados, esta generalização de sentimentos de impunidade é, afinal, a gestão social perversa de um conhecimento colectivamente partilhado pelos condutores portugueses - sabe-se que a prática de manobras perigosas, de excesso de velocidade, e de toda uma variedade de comportamentos agressivos ou auto-destrutivos (isto é, que atentam contra a integridade física alheia ou própria), não é senão excepcionalmente fiscalizada ou punida.

Mais ainda, é também património colectivo o conhecimento (mesmo que eventualmente questionável no concreto) de que a condenação jurídica da prática de infracções e crimes relacionados com o meio rodoviário é menosprezável. Tais práticas escapam assim a uma efectiva sanção social.

Há então que buscar explicações para a generalização deste sentimento de impunidade, e encontrar os meios de o combater, se pretendemos realmente reduzir para níveis toleráveis a elevadíssima taxa de sinistralidade rodoviária, e se desejamos introduzir novas práticas sociais nas estradas e ruas portuguesas, marcadas pelo respeito, pelo civismo e por uma condução defensiva.

Devemos, com frontalidade, não apenas interrogar o tecido da nação mas também os poderes políticos. Devemos procurar esclarecer por que razão a maioria dos condutores portugueses

considera social e eticamente aceitável infringir o sistema de leis e códigos que regula a circulação rodoviária, com macabra naturalidade. E devemos procurar entender quais são os discursos tendentes a auto-justificar práticas consciencializadas pelos seus autores como infractoras e criminosas. De preferência, antes do próximo ano europeu da educação rodoviária...

Baratas tontas – 22/12/01

A Secretaria de Estado da Administração Interna estabeleceu finalmente uma meta concreta para o PISER (Plano Integrado de Segurança Rodoviária): reduzir para menos de 1000 o número de mortos por ano nas estradas portuguesas, até 2007. Talvez este anúncio tenha um efeito congregador junto das entidades responsáveis pela prevenção, segurança e fiscalização do ambiente rodoviário. Mas seria de mais esperar que a explicitação destas intenções produza milagres onde eles são de facto mais necessários.

A coordenação entre organismos públicos continuará a ser uma miragem inefável, dado que cada um deles tem interlocutores grupos de interesses privados - que não reconhecem como prioritária uma discussão abrangente da sangria continuada que são as mortes, os politraumatismos, as deficiências, as depressões que atingiram, atingem e atingirão uma percentagem apreciável da população portuguesa.

O Ministério do Equipamento Social dialoga com engenheiros e empreiteiros, o Ministério da Saúde administra uma relação tempestuosa com os médicos, o Ministério da Economia submete-se aos fabricantes de automóveis, às seguradoras e às empresas petrolíferas, o Ministério da Educação discute com professores e o Ministério da Justiça com advogados. O Parlamento, por sua vez, exprime na sua vocação legislativa o mesmo manietamento – como a polémica e degradante suspensão da lei “Se conduzir, não beba” evidenciou publicamente. Os cidadãos em geral, utentes e vítimas das ruas e estradas, surgem como secundárias notas de rodapé nas resoluções governamentais, porque não dispõem de meios de participação cívica efectiva, para além do barómetro (tantas vezes enganador) da comunicação social.

A calamidade rodoviária é simultaneamente um problema de saúde pública gravíssimo, um desastre económico, o fruto de um desajustamento estrutural do sistema de transportes e de ordenamento do território, uma iniquidade jurídica, e o efeito de lacunas profundas do sistema educativo. Este quadro, que é relativamente evidente para um observador exterior, deixa de o ser, infelizmente, para quem deve gerir diariamente problemas e pressões sectoriais.

Uma via possível de alterar este triste quadro seria dotar o Conselho Nacional de Segurança Rodoviária de capacidades interventivas, transformando-o simultaneamente num fórum de debate vivo e numa estrutura decisória cujas recomendações se tornassem vinculativas junto das diversas entidades públicas e privadas, nacionais e locais. Esta fórmula não é inédita: o caso sueco revela a imensa utilidade de tais posturas de coordenação e de auto-responsabilização do Estado.

Enquanto em Portugal o Parlamento pede aos condutores para beber três copos por dia de modo a salvar a “nossa” economia e a “nossa” cultura, na Suécia, o reconhecimento de que a sinistralidade

rodoviária é uma prioridade em termos de saúde pública foi uma fórmula com tal impacto que tornou possível definir como meta, para os próximos cinco anos, reduzir de 500 para 250 o número anual de vítimas mortais nas estradas suecas.