

Guerra nas estradas: na berma da antropologia

Manuel João Ramos – Dept. Antropologia, ISCTE

In Ana Isabel Afonso e Jorge Freitas Branco (orgs), *Retóricas Sem Fronteiras II: Violências*. Lisboa, Editora Celta, 2003, pp. 167-79

Texto não citável (a paginação deste texto não corresponde àquela do livro publicado)
Text not to be quoted (the pagination of this text doesn't correspond to that of the published book)

O presente texto propõe uma breve reflexão sobre as raízes da violência implicada na convivência, na mesma pessoa, de diferentes retóricas quando a fronteira entre elas é sujeita a uma qualquer forma de questionamento (seja com o intuito de a obliterar, transpor ou, inversamente, de a defender ou reforçar). Trata-se aqui de inspeccionar tal convivência, a propósito de uma instância discursiva em que a mobilidade automóvel é conjugada com formas de violência individual ou colectiva.

Não é minha intenção validar heurísticamente, no âmbito específico do discurso e análise antropológicos, a expressão “guerra nas estradas”, de uso frequente no tratamento jornalístico e político do fenómeno (dir-se-ia mesmo, do sistema) da sinistralidade automóvel no circuito da discursividade internacional sobre a segurança rodoviária, mesmo quando se apresentam como chaves explicativas amplamente referenciadas na literatura multi-disciplinar dos estudos do trânsito e da segurança rodoviária¹. A ideia de “guerra nas estradas”, no sentido restrito que pretendo apresentar aqui, abarca duas realidades contextuais, imbricadas entre si:

- Por um lado, a noção reporta-se à percepção que tem sido progressivamente transmitida em Portugal pela comunicação social, por políticos e por comentaristas - e assumida por uma parte, não quantificada, da população, de que o fenómeno da sinistralidade rodoviária é interpretável como uma “guerra civil nas estradas”. Esta percepção ter-se-á tornado uma expressão de uso comum, sobretudo a partir do momento em que tanto serviços noticiosos televisivos como personalidades políticas com cargos governativos passaram a referenciá-la de modo explícito².

¹ Para não citar aqui senão um exemplo, refira-se um artigo do *British Medical Journal*, publicado este ano, designado precisamente “War on the Roads” (Roberts, Mohan & Adbasi, 2002). O artigo aborda o fenómeno da insegurança rodoviária numa perspectiva mista: epidemiológica, na medida em que a sinistralidade rodoviária merece ser considerada uma questão de saúde pública, e estratégica, já que, olhando o fenómeno generalizado da violência exercida por intermédio do veículo automóvel como uma guerra, há que considerar as suas diversas vertentes: económica, ética, psicológica, etc.

² Em 6 de Janeiro de 2001, o então primeiro ministro da República Portuguesa, Eng. António Guterres, utilizou a expressão num fórum público na Aula Magna da Reitoria da Universidade de Lisboa, que marcou a abertura do programa do “Ano Europeu da Prevenção Rodoviária”. Mais recentemente, a 1 de Março de 2003, o seu sucessor, José Manuel Durão Barroso, retomou a expressão durante a apresentação do Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (Lusa, 1/03/03, Notícia SIR-4731619), afirmando que “...O

- Por “guerra nas estradas” designo também o conjunto das acções e discursos de um grupo restrito de pessoas que, através de uma associação cívica a que farei referência mais adiante – a Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados (ACA-M)³ -, tem vindo a interferir na formação da percepção colectiva da insegurança rodoviária actual, em Portugal.

Uma guerra nas estradas portuguesas?

Segundo projecções aparentemente fiáveis da Organização Mundial de Saúde (WHO, 2000), a sinistralidade rodoviária, actualmente décima principal causa de morte em todo o mundo, poderá ascender em 2020 à terceira posição, e mesmo à segunda posição, nos países em desenvolvimento. O problema é complexo, na medida em que envolve diversos vectores económicos, humanitários, políticos, sanitários, securitários, etc.. É, se quisermos usar a expressão, um problema que deriva do processo de “mundialização” de certas opções culturais relativas à locomoção e transporte.

É um dado reconhecido em termos estatísticos que os níveis de sinistralidade rodoviária grave e muito grave são, em Portugal, muito superiores à média europeia (CARE, 1999; DGV, 2001: 92). Segundo as informações do Eurostat e da OCDE, as estradas portuguesas são, a par com as estradas gregas, as mais mortíferas da União Europeia. Se, em números absolutos, a França tem surgido como a campeã europeia da morte nas estradas (com mais de 8.000 mortos por ano), as estradas portuguesas e gregas, proporcionalmente à população geral destes países, matam duas vezes mais pessoas que a média dos outros países da UE⁴. A avaliação detalhada destes dados – e particularmente a determinação da taxa de sinistros por volume do tráfego rodoviário - é dificultada pelo facto de não existirem em Portugal meios de aferição exacta. Por outro lado, as análises comparativas não consideram habitualmente dados complementares como o facto de Portugal e a Grécia contarem cerca de 50% de iletrados funcionais em relação ao total da população, ou de o fenómeno da motorização automóvel – da universalização do seu uso pela população – ser aqui muito mais recente do que na maioria dos países da União Europeia⁵. Em Portugal, especificamente, o número de

essencial é os portugueses aperceberem-se da guerra civil que há nas nossas estradas”, e das “famílias que ficaram amputadas dos seus entes queridos por causa de uma irresponsabilidade”.

³ Sobre esta associação, ver o *site* www.aca-m.org ; ver também Ramos, 2000b; Fonseca, 2001. No presente texto, utilizei de forma livre diversos textos (comunicados, relatórios, pareceres e propostas, e outra documentação produzida pela ACA-M), habitualmente disponível nas páginas do *site* acima referenciado.

⁴ De acordo com o *Statistics on Focus*, o Boletim do Eurostat, o número de mortes em desastres rodoviários na EU baixou em 20%, entre 1988 e 1998, tendo o número de veículos em circulação subido 30%. Apesar de o número de vítimas mortais ser 50% superior à média europeia, Portugal tem acompanhado a tendência de descida verificada em quase todos os países europeus (à excepção da Irlanda, Grécia e alguns países da Europa central candidatos à UE) (Löf & Finn, 2001: 1).

⁵ O SARTRE II, segunda edição de um estudo comparativo sobre as atitudes sociais dos europeus face aos comportamentos rodoviários, patrocinado pela Direcção-Geral de Transportes da Comissão Europeia, sugere, nas suas conclusões, que as diferenças verificadas nos comportamentos de risco, em vários países, merecem ser correlacionadas com diferenças religiosas: a condução no Norte e Centro da Europa seria condicionada pela doutrina e ética protestante, enquanto que o Catolicismo deveria ser correlacionado

automóveis mais que duplicou durante a década de noventa, a par com a exponenciação do número de novas licenças de condução e com a expansão e modernização da rede viária⁶. De relevo para a análise da sinistralidade grave é também o facto de 10% da população sofrer as consequências do alcoolismo crónico – isto porque uma das consequências mais graves deste problema de saúde pública é precisamente a morte nas estradas (os dados variam, mas um estudo sobre o alcoolismo em Portugal refere que 40% dos envolvidos em acidentes mortais, em 2000, apresentavam valores demasiado elevados de álcool no sangue; Marinho, 2001: 477).

Os poucos cálculos económicos disponíveis apontam para que os acidentes rodoviários representem despesas na ordem dos 7% do PIB português – verbas que, sugere-se, absorvem o equivalente ao conjunto das receitas geradas pela indústria turística do país. Para além do mais, os acidentes rodoviários em Portugal são a primeira causa de morte entre a população jovem – na faixa dos 15 aos 24 anos e, especialmente, na população masculina: 97 por mil jovens, um número pelo menos duas vezes superior à média dos outros países da UE (Hamzaoui & Whitten, 2001: 1-3; DGV, 2002: 9, 14-5, 35-6).

No entanto, se descontarmos os números da sinistralidade grave referentes ao ano de 2002 – em que, por relação ao ano transacto, se verificou um ligeiro acréscimo ainda não explicado pelas autoridades públicas ou pelos poucos investigadores que se dedicam ao estudo do fenómeno em Portugal – o número de mortes nas estradas portuguesas tem diminuído constantemente desde 1996, a uma média de 150 a 200 pessoas por ano (após um pico de 5000 mortos, em 1975), de acordo com os dados publicados anualmente pela Direcção-Geral de Viação. As autoridades gestoras da segurança rodoviária tendem a sugerir, sem no entanto apresentarem qualquer esboço de fundamentação do seu ponto de vista, que esta diminuição quase contínua se deve sobretudo ao processo de modernização e melhoria das infra-estruturas rodoviárias, dos mecanismos de fiscalização e policiamento e do esforço de promoção de uma educação rodoviária. Mas a percepção popular, habitualmente pouco confiante na eficácia dos organismos responsáveis por tais sectores, parece, antes, privilegiar a ideia de que a principal causa da redução dos números da sinistralidade grave é a melhoria dos níveis de segurança passiva e activa dos veículos⁷.

É corrente procurar associar o fenómeno da sinistralidade e, genericamente, a condução agressiva, a uma enigmática realidade – a do “português ao volante”. Não existem, contudo, análises credíveis sobre uma eventual padronização cultural específica nesta área⁸, nem existem fórmulas que permitam uma explicação rigorosa das peculiaridades

com uma cultura rodoviária mais arriscada e socialmente menos coesiva. O estudo não busca, no entanto, qualquer forma de fundamentação que valide esta especulação de fundo claramente webberiano (SARTRE II, 1999: Conclusões).

⁶ A posse de automóvel próprio aumentou em Portugal 115%, uma proporção mais de duas vezes superior à média europeia, entre 1988 e 1998 (Löf & Finn, 2001: 2).

⁷ Para uma discussão das teses homeostáticas, ver Wilde, Robertson & Pless, 2002: 1149-52; ver também Davis, 1993: 35-50.

⁸ Seria, eventualmente, interessante explorar as relações metonímicas e metafóricas entre os rituais tauromáquicos e os comportamentos audaciosos na estrada, mas apenas numa perspectiva de análise do

dos condutores portugueses, nomeadamente quanto aos níveis de agressividade e de violência rodoviária, quanto aos comportamentos de risco detectáveis através do tipo de manobras perigosas habitualmente executadas, quanto à gestão da impunidade perante a infracção das regras de trânsito e perante as penalizações judiciais, e quanto à tolerância colectiva (e mesmo a ausência de sanção social) face aos comportamentos anti-sociais e criminais na estrada (Ramos & Graça, 2001).

O que parece claro é que há uma percepção interna à sociedade portuguesa, reforçada por uma percepção externa – popularizada pelos visitantes europeus e americanos a este país (ASIRT, 2000: 2-4; TRL, 1996; Davies, 2000) –, de que as ruas e estradas portuguesas são perigosas – de que são meios socialmente hostis – porque a condução tende a ser demasiado agressiva e as vias demasiado perigosas. As opiniões e comentários expressos por muitos cidadãos comuns e por técnicos do trânsito oscilam hoje entre um discurso tendente a sobre-responsabilizar a concepção deficiente e a gestão inadequada das infra-estruturas rodoviárias e um discurso culpabilizador dos comportamentos de risco ao volante⁹.

É, com efeito, em certas estradas – ou em certos troços de estradas - que o número de acidentes mortais é mais elevado (em particular, nos IP3, IP4 e IP5, construídos com reconhecidas falhas em termos de segurança, até hoje só parcialmente corrigidas, por pressão popular¹⁰). Mas este facto deve ser correlacionado com os resultados de um estudo realizado em 1999-2000 por investigadores do Laboratório Nacional de Engenharia Civil sobre a condução em excesso de velocidade em vias urbanas e interurbanas, que confirma, por análise classificatória e distributiva, que uma elevada percentagem de condutores que guia acima, e frequentemente muito acima, dos limites legais de velocidade (LNEC, 2000)¹¹. Uma consequência trágica deste hábito é que o número de atropelamentos mortais em zonas urbanas em Portugal é o mais elevado da Europa¹².

discurso ou da representação mental da prática da condução (sobre o tema da relação entre percepção do perigo e assunção de riscos, ver Le Breton, 2001: 72-4; Paine, 2002: 67-9).

⁹ A inadequação do parque automóvel português, considerado até há pouco um dos vectores da sinistralidade, deixou entretanto de ser argumentada, dada a modernização rápida verificada na última década, possibilitada, entre outros factores, pela maior abertura do crédito automóvel, por mais incentivos ao consumo, pela introdução das inspecções periódicas obrigatórias e pelos incentivos fiscais à aquisição de veículos novos.

¹⁰ Nomeadamente, pelas acções, por vezes concertadas, de associações cívicas de utentes dessas vias. Este foi, claramente, o caso da repavimentação de um troço do IP4 perto de Vila Real, devido à pressão da Associação de Utilizadores do IP4 (AUIP4), e da introdução de separadores centrais em parte do IP3, por pressão da Associação de Utentes e Sobreviventes do IP3.

¹¹ A título de exemplo, refira-se que o estudo conclui que, em média, nas estradas com uma única faixa de rodagem com atravessamento de populações, apenas 15% dos condutores circula a uma velocidade inferior ao limite máximo permitido (LNEC, 2000: 34).

¹² O texto introdutório do novo Plano Nacional de Prevenção Rodoviária, apresentado ao público pelo executivo governamental em 1 de Março de 2003, reconhece esta realidade: CTC-PNPR, 2003: 8-9. Tendo em consideração que, em média, pelo menos 45% dos atropelamentos são mortais quando o veículo se desloca acima dos 50 km/hora, e que as dificuldades motoras dos peões são um factor condicionante da probabilidade do atropelamento, não é de estranhar que sejam as crianças e sobretudo os

O fenómeno da sinistralidade rodoviária pode, de facto, ser considerado como epidémico, no sentido em que os comportamentos de risco não punidos nem socialmente condenados são, no contexto rodoviário, contagiosos¹³. Proliferam devido à visível relutância das autoridades públicas em agir, controlando, prevenindo e suscitando soluções terapêuticas que eliminem, ou pelo menos reduzam, os factores de ameaça à saúde pública (isto, porque os executivos nacionais são simultaneamente dependentes de um escrutínio popular pouco consciente das possibilidades de redução do risco, e do poder leonino dos lóbis multinacionais da indústria automóvel ou da fabricação de bebidas alcoólicas).

Mas será que o que se passa no meio social rodoviário português é uma “guerra civil nas ruas e estradas”? Dito de outro modo, será possível – ou relevante - distinguir realidade, literalidade e metáfora? Esta apresentação breve das peculiaridades da insegurança rodoviária em Portugal não procura explicar o fenómeno, e não responderá por si só à questão de avaliar a legitimidade do uso da expressão “guerra civil nas estradas” para o qualificar. Mas permite evidenciar o quadro em que ela tem sido utilizada.

O surgimento de uma guerra civil exprime-se frequentemente através de reacções colectivas a um exercício indevido e abusivo do poder estatal que faz perigar o desejo e a expressão de liberdade individual ou colectiva¹⁴. Mas o absentismo da autoridade estatal, e o seu retraimento perante as manifestações libertárias do povo são, inversamente, causas correntes para o surgimento de tensões conflituais que podem também redundar em guerra civil. Tendo os Estados, historicamente, assumido o princípio da monopolização (auto-legitimada) da violência sobre as sociedades e os indivíduos, é notável que os problemas da insegurança colectiva que afectam actualmente os países com aparelhos de Estado complexos – seja a chamada violência étnica, a criminalidade predatória, ou a violência rodoviária – raramente sejam resolúveis sem o desenvolvimento de uma vertente (ou de uma vocação) securitária dos Estados, que se projecta tanto sobre os comportamentos individuais como sobre os vários sectores económicos e sociais.

idosos, com mais de 65 anos de idade, as principais vítimas deste tipo de desastre que é, em Portugal, a terceira causa de morte na estrada.

¹³ Embora os estudos epidemiológicos sobre a sinistralidade rodoviária não tenham muita expressão em Portugal, é interessante notar que o já referido Plano Nacional de Prevenção Rodoviária assume, ineditamente num discurso oficial, que a sinistralidade é um “grave problema de saúde pública”. Refira-se que o texto introdutório faz-se eco, nesta e em várias outras instâncias, de um documento apresentado à comunicação social, à Assembleia da República e ao Governo, pela ACA-M, em Julho de 2002. Sobre a noção de contágio numa perspectiva antropológica, ver Sperber, 1996.

¹⁴ Esta é a perspectiva clássica da teoria política, desde pelo menos Dante e Maquiavel. Governar, escreveu este último nos *Discursos*, é gerir conflitos e desordens que decorrem dos interesses antagónicos que opõem os detentores de um poder que se exerce sempre com alguma violência e repressão e o povo que aspira à liberdade (Maquiavel, 1983: I-17; I-58). O reconhecimento dos limites externos e internos da liberdade depende da maior ou menor eficácia do funcionamento dos mecanismos reguladores e coartadores dessa liberdade. A discórdia, o conflito, e o estado de guerra civil, provém, por isso para Maquiavel, de um desequilíbrio da relação entre estado e sociedade.

Em Portugal, o desmantelamento do regime estatal securitário, no início dos anos setenta, e o acesso abrupto à satisfação fascinada de bens de consumo antes inacessíveis, terão motivado a generalização das expressões rodoviárias do abuso da liberdade individual. À multiplicação do número de condutores, de veículos e de superfícies viárias, as instituições estatais responderam deficiente e extemporaneamente, evidenciando clara obsolescência (frequentemente agravada por práticas de corrupção de diverso tipo): exemplos claros desta situação são o retraimento da função fiscalizadora das entidades policiais, e o congestionamento do funcionamento do sistema judiciário.

Poder-se-á inferir deste cenário a consolidação de uma cultura da violência rodoviária onde os comportamentos agressivos, infractores e suicidários alimentam uma “guerra civil” (“de todos contra todos”), alimentada pela ausência das atribuições fiscalizadoras, penalizadoras, educativas e preventoras do estado nas estradas e ruas portuguesas.

A retórica da violência

Na verdade, o conceito de “guerra civil nas estradas portuguesas” popularizou-se – especialmente como qualificador discursivo na elaboração de peças noticiosas na comunicação social, e na discursividade política - na sequência da entrega de uma petição à Assembleia da República em 1998, cujo título era precisamente esse. Os primeiros signatários dessa Petição, que vieram a ser os fundadores da Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados (ACA-M), não tinham, na altura, uma visão formada sobre o fenómeno da violência rodoviária, sobre as suas causas e suas implicações, nem um conhecimento detalhado das debilidades das políticas de segurança rodoviária do Estado português.

O que os signatários da referida petição tinham – têm – era uma experiência directa, por vezes traumática, do *modus operandi* do meio rodoviário. Esta, raramente era apresentada pelos meios de comunicação social em termos dramáticos. Uma leitura breve de peças noticiosas anteriores à divulgação – em jornais nacionais – da petição, dá conta de um estilo elíptico, ou neutro, no tratamento do problema – constantemente baseado numa linguagem eufemística e pseudo-objectificante, onde prevaleciam expressões como “deu-se uma ocorrência”, “um acidente teve lugar”, e onde as referências estatísticas como que surgiam a suprir uma clara ausência de grelhas de análise do fenómeno.

Em certa medida, a invenção e posterior afinamento de uma retórica da violência rodoviária, por parte da ACA-M – incorporando uma linguagem pseudo-analítica nas suas diversas intervenções junto da comunicação social -, concorreu para a modificação da percepção social do fenómeno. E, cada vez mais, as mensagens passaram a valorizar, personalizando-as, as vítimas dessa violência, possibilitando uma melhor identificação do público aos dramas e tragédias rodoviários. A proveniência sócio-profissional de vários dos interventores da ACA-M (docentes universitários, intelectuais, profissionais liberais, etc.) suportou uma estratégia argumentativa, “de autoridade”, que facilitou a aceitação da perspectiva proposta. Também o facto de vários dos membros da ACA-M serem, declaradamente, vítimas e/ou familiares de vítimas da estrada foi um importante

factor de adesão da comunicação social aos pontos de vista da associação – o “efeito de real” que é a assunção pública da condição de vítima é reforçado pela pressuposição de partida, por parte dos jornalistas, de as acções da associação se orientam para a defesa do bem colectivo.

A preferência da ACA-M pelo uso de hipérboles do género “há uma guerra civil nas estradas” ajudou a provocar uma reapreciação colectiva do problema da sinistralidade. De um momento para o outro, a neutralidade noticiosa foi substituída por um discurso mais assertivo e dramatizador. Os jornais, rádios e televisões começaram a fazer-se eco de uma visão catastrofista do fenómeno da sinistralidade rodoviária: as estradas tornaram-se, por influência de uma nova oratória, “campos de morte” ou “locais de massacre”, os automóveis passaram a ser designados como “armas letais”, os condutores viram-se acusados de “falta de civismo”, de se comportarem cobardemente e autisticamente no interior de “armaduras metálicas” que lhe conferem ilusórios poderes supra-humanos, e o Estado passou a ser apontado como incapaz de assumir a sua responsabilidade enquanto fautor do “crime rodoviário”. Uma imagem pregnante foi a referência de que as estradas portuguesas mataram mais pessoas nos últimos vinte e cinco anos que a guerra colonial que os portugueses combateram em três frentes africanas¹⁵.

Em resumo, a comunicação social tinha encontrado um filão, e a ACA-M continuou, conseqüentemente, a “fazer coisas com palavras” (Austin, 1976: 67 seq.), tendo como interlocutores privilegiados os jornalistas, deputados e governantes da área da administração interna. Em 2001, já o então primeiro-ministro jurava querer lutar contra a “guerra civil nas estradas” e o ministro da administração interna alertava para o facto de “o automóvel [ser] uma arma letal”. Um desastre particularmente grave, em que morreram 59 pessoas que atravessavam uma ponte sobre o rio Douro, perto de Castelo de Paiva, no momento em que esta ruiu, foi ocasião para que o problema da sinistralidade rodoviária se tornasse matéria de discurso político e suscitasse debates acalorados na Assembleia da República, onde os termos “guerra civil nas estradas”, “crime rodoviário”, “violência agressora”, e outros, foram brandidos a partir de diversas bancadas parlamentares¹⁶.

Não é minha intenção fazer aqui um exercício de auto-satisfação de activista. É verdade que, como parte de um grupo restrito que veio a fundar a já mencionada associação, tenho sido co-responsável pela divulgação da referida visão catastrofista da situação actual do fenómeno da sinistralidade rodoviária em Portugal, e tenho participado

¹⁵ Esta referência tem sido glosada na comunicação social, por jornalistas, editores, comentaristas e em cartas de leitores.

¹⁶ Por trágica coincidência, corria então a recolha de assinaturas para uma segunda petição à Assembleia da República (“Pelo Direito à Vida – Contra o Crime Rodoviário”), desta vez promovida não só pela ACA-M, mas também pela APSI e pela Associação de Utilizadores do IP4. Esta petição requeria a responsabilização criminal dos políticos e técnicos que, por omissão ou acção, causassem perigo objectivo para a vida dos utentes das infra-estruturas rodoviárias, por erros de projecção, construção ou manutenção. Esta petição foi entregue ao Presidente da AR, a 24 de Abril de 2001, na sequência da assinatura, por 37 organizações, de uma Carta Comum de Promoção da Segurança Rodoviária, numa cerimónia participada por deputados de quase todos os partidos representados parlamentarmente.

activamente na elaboração de uma retórica da violência automóvel, para consumo dessa perigosa ficção que é a comunicação social. Como membro da direcção da ACA-M, tenho participado num jogo de manipulação bem-intencionada de dados estatísticos, que conflui – para todos os efeitos práticos - num processo de mistificação política. Apesar do número muito restrito de associados, esta associação consegue ter mais voz que várias outras organizações do sector, e os seus membros com cargos dirigentes são recebidos por ministros, secretários de estado e presidentes de câmara. São regularmente entrevistados por cadeias televisivas e radiofónicas nacionais e internacionais, apoiados por entidades públicas e privadas, e colaboram, em campanhas diversas, com vários órgãos de comunicação social nacional.

Mas, neste contexto, qual a adequação entre realidade e argumentação? A oratória da associação é inevitavelmente de cariz persuasivo: são conscientemente usados vários tipos de figuras de sintaxe (elipses, oxímoros, pleonasmos, assíndetos, etc.) e de tropos literários (hipérboles, alegorias, ironias, etc.). São produzidas formas argumentativas e assertivas criativas (reduções ao absurdo, silogismos quase-lógicos, argumentos dedutivos, refutações, alusões, associações, analogias, etc.). Alguns dos produtores do discurso e das acções da associação trabalham em teoria da literatura, outros em ciências sociais, e vários associados são urbanistas, engenheiros, médicos ou autarcas. A informação, que é recolhida com carácter de continuidade, é organizada discursivamente segundo um estilo algo irreverente¹⁷.

Haverá, então, violência nas estradas que justifique a qualificação hiperbólica de “guerra civil”? Afirmá-lo é uma questão de convicção, que nos leva a tomar procedimentos de ordem política, os quais supõem a afinação de uma retórica servindo uma oratória persuasiva, cujo objectivo é a modificação da percepção do problema e a criação da necessidade de uma acção resolutive. Dir-se-ia que há violência nas estradas, a partir do momento em que se produziu um discurso socialmente aceitável que suporta a percepção dessa violência - isto, apesar de o efeito inicial de surpresa ter começado por suscitar descrença. O prosseguimento da argumentação (por repetição, por sucessão causal, etc.) acabou por resultar numa aceitação alargada das premissas originais.

...E a violência da retórica

Faço aqui apenas uma breve referência ao processo de formação de uma percepção social a partir do uso de formas argumentativas parcialmente derivadas de uma visão condicionada pela discursividade antropológica e por uma certa familiaridade com os mecanismos da produção literária. Não existe, no entanto, uma área específica de estudos antropológicos do fenómeno da motorização em Portugal, e os cientistas sociais portugueses têm manifestado óbvia dificuldade em produzir modelos de análise

¹⁷ Parcialmente herdado do semanário *O Independente*, onde alguns dos associados foram em tempos colaboradores – quando este semanário se tornou, na década de noventa, a única voz de oposição ao governo de maioria absoluta do PSD.

consistentes, e em produzir investigação sistemática nesta área¹⁸ (Ramos, 2000a: 71-2). Não é, por isso, possível corroborar presentemente a visão promulgada pela associação – assente na exploração retórica da temática da violência rodoviária -, num fórum de especialistas em ciências sociais¹⁹.

Assim, o assunto que aqui exponho aqui é, sobretudo, o da violência da retórica – da retórica política promovida por membros de uma associação cívica sobre o seu próprio estatuto e a sua própria deontologia de antropólogos.

O discurso sobre a violência rodoviária em Portugal não pretende ser demonstrável, apenas arguível. É um discurso persuasor, cujo objectivo é a promoção de um ideal utópico: o da não-violência, ou da paz rodoviária, através da intervenção e da mobilização cívica. Tem um público que não se confunde com o público antropológico. Mas, produzido por alguns indivíduos que investigam e ensinam antropologia, é um discurso que violenta as exigências de demonstrabilidade, de analiticidade e de questionamento crítico, a que eles se crêem – ou se devem crer - sujeitos²⁰.

Será então possível ou sequer desejável supor a transposição ou o esbatimento, ou a abolição das fronteiras das retóricas próprias aos discursos político e antropológico? Os tropos discursivos, e a sua validade argumentativa, dependem do seu imbricamento eficaz ao contexto em que, e para o qual, é produzido. Os dados que referi atrás são referenciáveis a um conjunto de fontes documentais (estatísticas, jornalísticas, etc.) e derivam de uma familiarização de quatro anos com a temática rodoviária (nomeadamente, através do contacto regular com um conjunto alargado de pessoas envolvidas no processo (testemunhas, sobreviventes de desastres, políticos, técnicos, etc.). Mas a sua gestão e manipulação, perante a comunicação social e os poderes políticos, supõe falácias, sobreposições e silêncios que, idealmente pelo menos, seriam inadmissíveis no âmbito da discursividade antropológica.

Refiro apenas um breve exemplo: nas diversas posições públicas da ACA-M a propósito do aumento do número de vítimas mortais das estradas que se verificou em simultâneo com a suspensão, em Novembro de 2001, e depois a revogação, em Julho de 2002, da taxa de 0,2 mg/ml de álcool no sangue, pelos partidos da maioria parlamentar da Assembleia da República, a direcção da associação considerou conveniente não ter em conta uma informação oral prestada pelo presidente da Prevenção Rodoviária Portuguesa²¹, de que teria ocorrido um ligeiro aumento do consumo de combustíveis no mesmo período, que denunciaria um eventual aumento da circulação automóvel, o qual, por sua vez, poderia supor que o referido aumento de mortos nas estradas não foi tão

¹⁸ Refira-se, a título de curiosidade, que a consulta dos directórios da investigação apoiada pela Fundação para a Ciência e Tecnologia, principal organismo financiador da investigação científica em Portugal, não produz dados positivos.

¹⁹ Ver, no entanto, Freitas Branco & Ramos (no prelo).

²⁰ É também um discurso que se arrisca a ser portador de violência, na medida em que pressupõe um projecto ideológico que apela a uma atitude convicta (expresso, aliás, nos diversos comunicados e propostas da associação – em particular, no *Plano Morte Zero: Contributos para um Plano Nacional de Segurança Rodoviária*, apresentado pela ACA-M e pela AUIP4 ao público e às autoridades estatais em 18 de Novembro de 2001; ver em www.aca-m.org/documentos/index.html); ver: Leca, 1999: 326.

²¹ Não me foi possível confirmar documentalmente esta informação.

dramático como foi sendo noticiado (sobretudo no Diário de Notícias e no canal televisivo SIC). É verdade também, por outro lado, que os dados estatísticos sobre os quais os jornalistas constroem as suas notícias são largamente virtuais, dado que em Portugal, ao contrário do que sucede noutros países europeus, são apenas contadas como vítimas mortais aquelas que morrem no local do acidente ou durante as primeiras 24 horas – e não até 30 dias depois (Löf & Finn, 2001: 7; sobre a redução da taxa de agravamento, de 30% para 14%, ver Marcelino, 2001). Trata-se de um jogo em que os números de mortos servem como arma de pressão política face as autoridades públicas, que os usam, por sua vez, de modo a legitimar a perspectiva falaciosa de que a tendência de redução do número de vítimas na estrada é constante, e que, *portanto*, o estado tem agido eficazmente no controlo da sinistralidade rodoviária²².

Qualquer análise sobre a violência – rodoviária ou outra – contém, inevitavelmente, um estudo sobre o discurso da violência (Braud, 1999: 37). Ou seja, em certa medida (na medida do discurso), não há violência fora das palavras e imagens que a fabricam, no sentido em que, se a folha de uma árvore cai sem que alguém o testemunhe, não é possível dizer que ela caiu. Mas o discurso antropológico sobre a violência não se pode assemelhar a um discurso político sobre a violência, a não ser na medida em que o antropólogo se crê em condições para o compreender – isto é, para expandir sobre ele as fronteiras da sua retórica (em que as intenções de convicção e de persuasão são determinadas por regras metodológicas e formas literárias próprias à antropologia).

Julgo (não convictamente) ter o discernimento e o cinismo suficientes para reter um olhar distanciado sobre a retórica da violência rodoviária em Portugal e, em consequência, para produzir investigação coerente sobre essas matérias. Tenho preferido ainda assim que possam ser outros a (vir a) fazê-lo, dado o meu próprio envolvimento na construção e divulgação de mensagens de teor político (onde se confundem constatação da situação de agredido e assunção de um contra-discurso agressor). Esta é uma opção que tomo por deontologicamente válida no âmbito da minha prática profissional como antropólogo, como medida de controlo da violência resultante do confronto de retóricas (do discurso político e do discurso antropológico), num contexto em que as suas fronteiras respectivas são postas em causa e se encontram em perigo de se esbater.

²² Sobre estatísticas falaciosas e manipulação de números, ver Davis, 1993: 13-34.

Bibliografia:

- ASIRT, [2000] *Road Travel Report: Portugal*. ASIRT - Association of Safe international Road Travel, Potomac, Sept. 2000.
- AUSTIN, J.L. [1976 (1962)] *How to Do Things with Words. The William James Lectures Delivered at Harvard University in 1955*. Oxford: Oxford University Press.
- Wilde, Gerald J. S.; Robertson, Leon S.; Pless, Barry [2002] “Does Risk Homeostasis Theory have Implications for Road Safety?” *British Medical Journal*, n0. 324, May 2002, pp.1149-1152.
- Freitas Branco, Jorge & Ramos, Manuel João (coords.) [no prelo] *Estrada Viva? Aspectos da Motorização da Sociedade Portuguesa*, Lisboa, Assírio & Alvim.
- CARE (Community Road Accident Database) [1999] “Estatísticas de Acidentes de Viação”, in: Comissão das Comunidades Europeias – Direcção-Geral de Transportes (Unidade “Segurança, Tecnologia e Ambiente”), *Prioridades na Segurança Rodoviária na UE: Comunicação ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões (Relatório 2671-99)*, Anexo 1. Bruxelas, Comissão Europeia, 9/11/1999.
- Davies, Robert [2000] *Driving Abroad: Skills, Advice, Safety, Laws*. Sparkford, Hayes Publishing.
- Davis, Robert [1993] *Death on the Streets: Cars and the Mythology of Road Safety*. Hawes, Leading Edge Press.
- DGV [2002] *Sinistralidade Rodoviária 2001: Elementos Estatísticos*. Lisboa, Direcção-Geral de Viação.
- Fonseca, Mary Lyndon [2001] “War on Portuguese Roads: Tragedy and Civil Rights (follow-up)” , in: *Care on the Road – Bulletin of the Royal Society for the Prevention of Accidents*. April 2001, pp.: 7-8.
- Hamzaoui, Nassima & Whitten, Peter [2001] “Causes of Death among Young People Aged 15 to 24, 1994/1997”. *Eurostat - Statistics in Focus*. Theme 3, 11/2001, pp. 1-8.
- Le Breton, David [2001] “Conduites a risque” in *Les Cahiers de médiologie 12: Automobile*. Paris Gallimard, pp. 72-4.
- Leca, Jean [1999] “Violence et ordre” in Hannoyer, Jean (coord.) *Guerres civiles: économies de la violence, dimensions de la civilité*. Paris, Karthala-Cermoc, pp. 315-26.
- Paine, Robert [2002] in Hoffman, Susanna & Oliver-Smith, Anthony (coords.) *Catastrophe and Culture*, Santa Fe, SAR Press & James Currey, pp. 67-90.

- LNEC [2000] *Velocidades Praticadas pelos Condutores nas Estradas Portuguesas – Relatório 131/00– NTSR (Estudo realizado para a DGV)*. Lisboa, Laboratório Nacional de Engenharia Civil, Departamento de Vias de Comunicação – Núcleo de Tráfego e Segurança Rodoviária, Maio de 2000.
- Lööf, Anna & Finn, Niall [2001] “Road Traffic Deaths in the regions of Europe”. *Eurostat - Statistics in Focus*. Theme 1, 5/2001, pp. 1-8.
- Maquiavel, Nicolau (Niccolò Machiavelli) [1983 (1531)] *The Discourses*, coord. Bernard Crick; trad. Leslie J. Wallker; rev. Brian Richardson. Harmondsworth, Penguin Books.
- Marcelino, Valentina [2001]. “Estatística esconde mortos na estrada”. *Semanário Expresso*, edição no. 1463, 12/01/01, pp. 10-1.
- Marinho, Rui [2001] “Perspectiva Médica sobre a Taxa de Alcoolemia de 0,2 mg/ml”, in: *Revista Portuguesa de Clínica Geral*, 17, pp. 471-86.
- CTC-PNPR (Comissão Técnica Coordenadora) [2003] *Plano Nacional de Prevenção Rodoviária*. Lisboa, Ministério da Administração Interna - Conselho Nacional de Segurança Rodoviária.
- Ramos, Manuel João [2000a] *Sinais do Trânsito*. Lisboa, Assírio & Alvim.
- [2000b] “War on Portuguese Roads: Tragedy and Civil Rights”, in: *Care on the Road – Bulletin of the Royal Society for the Prevention of Accidents*. August, 2000, pp. 6-8
- Ramos, Manuel João & Graça, Jorge Manuel [2001] “A insegurança Rodoviária e a Gestão da Impunidade”, in: Emanuel Maranha das Neves, Fátima Gonçalves Pinto, Luís Trindade Quaresma (coords.) *Actas do I Congresso Rodoviário Português ESTRADA 2000 - A Qualidade Rodoviária na Viragem do Século. Organizado pelo Centro Rodoviário Português. Lisboa – LNEC, 28-30 de Novembro de 2000*. Vol. 3, Lisboa, Congresso Rodoviário Português, pp.
- Roberts, Ian; Mohan, Dinesh & Adbbasi, Karman [2002] “War on the Roads”, in: *British Medical Journal*, no. 324, May 2002, p.1107-8.
- SARTRE II [1999] *Les conducteurs européens et la sécurité routière: Études approfondis de leurs attitudes et comportements dans quinze pays*. Paris, Presses des Ponts et Chaussées.
- Sperber, Dan [1996] *La contagion des idées: théorie naturaliste de la culture*. Paris, Éditions Odile Jacob.
- TRL [1996], *Report 445*. TRL – Traffic Research Laboratory (www.trl.co.uk).
- WHO [2000] *Evidence, Information and Policy*, World Health Organization, Genève.