

**Textos de opinião sobre risco rodoviário e conflitos internacionais
publicados em vários jornais portugueses**

Manuel João Ramos

(2001 a 2004)

Índice:

<i>Big Brother</i> em guerra	2
O “Dia Português Com Carros no Passeio”	4
O Valor das Pedras	6
Na Idade do Ouro Negro	9
O grande Satã contra a barbárie	11
Os desastres do vinho	15
Falta de pontualidade.....	17
Marialvismo sobre rodas	19
Vai uma sangria?.....	20
Vamos acabar com os Pontos Negros	22
A América contra-ataca.....	25
Contramão ao pontapé	27
O criminoso rodoviário vai nu	29
2003: Um ano (quase) perdido	30
“Normalmente a 150”	32
O IP5 do Marquês	34
Fazer túneis a olhómetro	37
O que está mal, muda-se	39
“Eles” querem acabar o túnel do Marquês	40
Défice de bom senso.....	42

Big Brother em guerra

Diário de Notícias, 19/09/01

Pela primeira vez na história, uma potência mundial declarou guerra a “incertos”. Mesmo que o inimigo venha a ser em breve identificado de forma absolutamente segura e inequívoca, tal não anula o carácter paranóico do anúncio divulgado, em directo, por todo o mundo. As televisões, ao narrarem os extraordinários acontecimentos de 11 de Setembro, não se limitaram a estabelecer nexos causais entre as imagens apresentadas. A repetição exaustiva das colisões, desmoronamentos, movimentos de massas e grandes planos de testemunhas, serviu de suporte à elaboração de sequências discursivas que comprovam que a comunicação social é um pilar central do complexo ideológico americano (cf. N. Chomski, *Reflections on Propaganda*, 1993).

Graças à grande velocidade da montagem e a uma argumentação de tipo indutivo, os espectadores foram levados a reorganizar profundamente o significado do terrível evento. Após um curto período de emissão, a apresentação de imagens de muçulmanos fundamentalistas, adeptos do terrorismo, ofereceu ao subconsciente colectivo do Ocidente um rosto para o “inimigo sem rosto”. Foi quanto bastou para que a mensagem de George W. Bush pudesse parecer fazer sentido a quem se encontrava já intoxicado por horas de tele-visionamento. As suas palavras transformaram uma acção terrorista em acto de guerra contra a América e o Ocidente. Decorrentemente, não só toda uma impressionante máquina logística foi posta em movimento, mas foram também dados os primeiros passos para a constituição de uma economia de guerra que terá como consequência a reactivação da adormecida indústria militar euro-americana.

Tudo parece acontecer como se um perverso guião filmico estivesse já escrito há muito: a pretexto de uma inédita acção de terroristas suicidas, que fere os símbolos do poderio económico e militar dos EUA, um presidente eleito com o beneplácito das petrolíferas e da indústria militar, e coadjuvado pelos veteranos da guerra do Golfo, lança o mundo ocidental numa cruzada laica de resultados imprevisíveis. Acto contínuo, o FBI entra em acção, investigando, apreendendo, detendo tudo o que mexa e tenha bigode levantino. O espectador, já esquecido da proverbial incompetência deste organismo – de que os casos Wako e Oklahoma são epítomes recentes (cf. Gore Vidal, “O Significado de Timothy McVeigh”, in *Expresso*, 25/08/01) – assiste, hora a hora, ao espectáculo elíptico da acumulação de provas que vêm a confirmar que o inimigo nº 1 da América, Ossamah Ben Laden, é “de facto” o suspeito nº 1 do execrável acto terrorista do primeiro Setembro negro do séc. XXI.

É verdade que podemos inscrever mentalmente estes terroristas suicidários numa já longa genealogia de homens-bomba, e catalogá-los como actores de uma “guerra assimétrica”. Mas não devemos iludirmo-nos aceitando acriticamente a falácia clausewitziana que estipula que “a guerra é a continuação da política por outros meios”. Foi, naturalmente, à

luz desta visão que Bush legitimou a sua declaração de guerra contra o invisível. Mas, como demonstra J. Keegan (*History of Warfare*, 1994), a guerra não é uma “continuação da política por outros meios”. Antes, a sua natureza implica a própria negação da acção política. As guerras não se resumem às catástrofes humanitárias que provocam, mas levam à emergência de “castas guerreiras”, cuja acção, a partir do momento em que se apoderam dos lugares de decisão, se pauta pela tentativa de perpetuação da lógica da guerra e pela anulação da diplomacia e da política.

Foi tenebroso o acto terrorista executado pelos fanáticos *mujahedyin*. Mas a sua consequência mais perene é que as democracias ocidentais se encontram à beira de abraçar uma era que foi primeiro descrita pelo profético G. Orwell, no livro *1984*. E isso, em nome de uma paranóia securitária causada pela nossa incompreensão do “inimigo sem rosto” (que se esconde atrás da máscara diabólica de Ben Laden).

11 de Setembro inaugurou a primeira guerra mundial do séc. XXI e acendeu o rastilho para o *big bang* de uma “nova ordem internacional” em que os obstáculos à vídeo-vigilância e à intromissão do Estado na vida dos cidadãos deverão desaparecer. No futuro, alguém, a que podemos por comodidade chamar de *big brother*, terá o campo aberto para nos monitorizar sem restrições. A instauração de um universo securitário resultará na drástica redução da liberdade individual, essência dos regimes democráticos ocidentais. Em termos que farão empalidecer a ficção de Orwell.

O “Dia Português Com Carros no Passeio”

O Público, 28/09/01

No passado dia de 22 de Setembro, não me passeei lírico e absorto pelos bairros históricos da cidade de Lisboa. Não fui respirar o ar purificado pela ausência de carros e pela titubante chuva outonal. Não redescobri as belezas das severas fachadas pombalinas, não olhei para as sacadas antigas nem para os desenhos das calçadas gastas. Nem sequer considerei a hipótese de limpar o pó e olear a corrente da minha velha bicicleta, para desfrutar da ilusão gúz de estar a viver numa bem ordenada cidade norte-europeia.

Em vez disso, coloquei um rolo na minha máquina fotográfica e fui passear a pé pela chamada primeira coroa circular de Lisboa, que delimitava o perímetro proibido ao trânsito de automóveis privados. Fui fotografar os milhares de automóveis que juncavam o espaço supostamente devolvido ao peão, naquele dia “simbólico”. Por todo o lado, nas imediações do dito perímetro interdito, vi e registei carros estacionados em cima dos passeios, frente a paragens de autocarros, em segunda fila, sobre relvados, canteiros, placas centrais e passadeiras. O Areeiro, o Campo Pequeno, a Praça de Espanha, Campolide e Alcântara pareciam afundados em carros mal estacionados, numa macabra antevisão do que poderão ser as áreas circundantes dos estádios no próximo Euro 2004. A Av. Calouste Gulbenkian, a Av. de Berna e a Av. João XXI estavam repletas de filas paradas de automóveis buzinando constantemente. Em vários momentos, quando a velocidade média do tráfego se aproximava do zero absoluto, os condutores gritavam, esbracejavam e arfavam, amaldiçoando o “Dia Europeu Sem Carros na Cidade”, do interior do seu cubículo de quatro rodas.

Ao fim da tarde, depois de inspeccionar o grau de destruição do sistema de rega da Praça de Espanha, que cedeu ao peso de várias dezenas de automóveis e carrinhas estacionadas ao longo do relvado, cheguei à esquina da Av. de Berna com o Largo José Azeredo Perdigão (antigo Largo do Rego). Foi então que assisti a um curioso diálogo entre duas pessoas profundamente irritadas com o trânsito invulgarmente denso para um sábado que fora anunciado como “Sem Carros na Cidade”. Um deles, um condutor que morava nas Avenidas Novas, não conseguia encontrar lugar para estacionar legalmente nas imediações de sua casa. O outro, um agente da Divisão de Trânsito da P.S.P. que durante todo aquele dia, como no anterior, tinha sido a uma barragem imparável de queixas, comentários insultuosos, frustrações e tensões da parte de centenas de automobilistas prisioneiros em filas intermináveis de trânsito.

Ansioso, o automobilista pedia ao agente da P.S.P. para poder entrar no perímetro proibido para poder estacionar o seu carro. Dizia que vivia apenas a quinhentos metros da Av. de Berna e que estava já há mais de uma hora a procurar estacionar o seu carro. Pedia um pouco de tolerância (um “jeitinho”) porque o evento europeu iria terminar dali a meia hora. O polícia, seguindo zelosamente as instruções do seu comando, respondia que não podia o autorizar a entrar no perímetro proibido. O condutor insistia, persistente, enquanto, atrás, se faziam ouvir as buzinas estridentes de quem desesperava para poder avançar o seu carro

mais 70 centímetros ao longo da avenida. Passado um momento, já eu me afastava do local, pude ouvir o polícia dizer:

“Claro, se o senhor entrar pelo parque de estacionamento e depois sair, aí, já não é nada comigo!”

O agente da polícia evocava o que se tinha estado a passar, minuto a minuto, naqueles dois dias, a vinte metros da barreira que estava sob sua responsabilidade. O desvio para a entrada no parque de estacionamento Berna, que não era policiado, foi usado por várias centenas de automobilistas para entrar no centro da cidade. Como que cansado de tentar estancar as águas de um rio em fúria, o polícia tinha, simplesmente, desistido de argumentar com uma massa de gente descontente, e de impedir a infracção generalizada. Para sobreviver à constante pressão do confronto com os condutores, tinha optado – como, provavelmente a maioria dos seus colegas - por uma interpretação minimalista das instruções do seu comando.

Ao contrário do ano passado, a cidade não esteve vazia de automóveis. Vários milhares de cidadãos terão confiado que o sistema de gestão do trânsito na região de Lisboa não entraria em colapso devido à interdição de uso de automóveis no centro da cidade, no dia 22 de Setembro. Mas tudo pareceu conjugar-se para transformar a iniciativa, de colectiva bandeira de urbanidade folclórica, em pastiche sem graça. Podemos invocar o impacto negativo causado pela chuva precoce e pelo encerramento do túnel do Campo Pequeno, mas apenas porque ajudaram a sublinhar quão longe estamos das utopias planeadas das cidades de abundância. Os quatro mil lugares de estacionamento disponíveis nos parques dissuasores não absorvem, obviamente, os 400 mil carros que fazem por entrar diariamente em Lisboa. A manutenção dos custos reduzidos nas portagens, por receio de buzões egocentros, contribui para a falência do transporte ferroviário suburbano. A expansão de vias rápidas de acesso à cidade, sem reserva de faixas exclusivas para transportes públicos e para automóveis transportando mais de três passageiros, impede a consideração de alternativas economicamente mais saudáveis. A insuficiência do financiamento às empresas de transporte público, e a incapacidade da administração para investir em modelos alternativos de mobilidade e acessibilidade, assim como a não criação de atractivos viáveis para a reocupação residencial do centro da cidade, exponenciam o uso do automóvel privado. A ausência de instruções claras e coerentes da parte dos comandos policiais, face a uma sociedade motorizada que interiorizou sentimentos de impunidade perante a infracção, resulta na desmotivação generalizada dos agentes fiscalizadores do trânsito. E o desrespeito que muitos milhares de condutores revelam pelo próximo e por si próprios, faz o resto. O resultado nada simbólico: uma Lisboa com carros no passeio no dia “sem carros na cidade”.

O Valor das Pedras

Diário de Notícias

3/10/01

O que significa o recente apelo dos dirigentes Taliban ao uso de pedras para combater a força de ataque anglo-americana? Para procurar compreender esta ideia, é útil reler o que se passou em Manhattan e foi transmitido em directo para o mundo, a 11 de Setembro último.

Mais que pretender causar o maior número possível de vítimas ou de “ferir o coração da América”, o objectivo dos autores do atentado aéreo contra as torres do *World Trade Center* poderá ser interpretado, no universo de valores e significações islâmicas, como uma forma extremada de apedrejamento ou lapidação, como é constantemente praticada na Faixa de Gaza e é agora convocada em Cabul. Esta interpretação, que releva da ordem da metáfora, oferece uma oportunidade de leitura da acção terrorista, no subjacente contexto de agressão e poder que envolve as relações dos Estados Unidos, e do Ocidente em geral, com o Islão.

O golpe desferido foi uma violentíssima lapidação das torres, sem qualquer consideração pela vida das pessoas que lá se encontravam. O tempo que mediou entre as duas colisões sugere que o ataque foi planeado de modo a obter o maior impacto visual possível, prevendo que as câmaras de televisão já estivessem no local quando o segundo avião se lançasse contra a torre norte. Tratou-se de uma perversa operação de relações públicas da parte de uma seita fundamentalista com características empresariais, dirigida sobretudo a um público-alvo composto por um bilião de muçulmanos. Perversamente, o potencial propagandístico da comunicação social americana foi involuntariamente posto ao serviço desta seita para transmitir uma mensagem publicitária potentíssima no mundo islâmico.

Segundo um documento encontrado numa mala acidentalmente (?) não expedida por um dos sequestradores, a preparação litúrgica do atentado sugere que estes procederam a uma purificação espiritual equivalente àquela que é requerida ao mártir (*wallí*) ou ao peregrino a caminho de Meca (*hajjahedin*). Aos olhos de muitos muçulmanos, os sequestradores não terão pretendido agir como suicidas presos numa lógica sacrificial. O sacrifício de sangue islâmico, que não valoriza a concepção judaico-cristã de “vítima expiatória”, é centrado na ideia de degolação – nomeadamente a do *hady*, o carneiro imolado pelo peregrino em Meca. Se bem que este elemento possa ter estado presente durante o sequestro (refere-se a degolação de tripulantes de pelo menos um avião), todo o sentido do atentado remete, não para a ideia de “ferir o coração da América” (esta é uma interpretação cristã do acto), mas antes para o *ramí* ou “lapidação de Satã”, uma das obrigações que todo o peregrino deve cumprir para expiar o mal, antes de penetrar no santuário onde se encontra a Q’aba, em Meca. Actualização ritual da lapidação de Satã pelo profeta Abraão, que assim resistiu à tentação de desobedecer à exigência divina de degolar o seu filho Ismael (*Corão*, 37, 102), o lançamento de sete pedras contra três estelas verticais, em Minâ, é uma condição incontornável para o peregrino “se sujeitar à vontade de Deus”.

Como relembra o islamista Bernard Lewis, num artigo recente publicado no *Wall Street Journal*, a utilização de solo sagrado saudita (o *Hijaz*), por parte do “grande Satã” americano, para lapidar por meios aéreos um povo de “temente a Deus” no Iraque, sendo visto por uma imensa massa de muçulmanos como uma inadmissível conspiração, constitui uma insensatez de tal maneira autista, por parte dos políticos e militares norte-americanos, que dificilmente se poderia evitar a presente situação de instabilidade internacional – bem condensada na expressão inglesa *the chicken came home to roost* (“a galinha regressou ao ninho para chocar os ovos”).

The power of the stones or The stoning of Satan

Very recently, the Taliban leaders called to the Afgan people to stone the Anglo-American military forces. To try to understand this strange proposal, one may find it useful to reread what has happened in Manhattan, and was transmitted live to the entire world, on September 11th.

It has been stressed that the objective of the aerial terrorists was to kill as many people as they possibly could and, thus, to “wound the heart of America”. But there is an alternative to this widely accepted view: the flight of two airplanes into the towers of the *World Trade Centre* can be seen as an extremely brutal form of stoning. This interpretation, which is somewhat more in tune with the values and meanings of Islamic religious thought, permits us to draw some parallels with the above mentioned Taliban appeal, and may enlighten the ritualised stoning of Israeli army vehicles that occurs daily in the Gaza Strip.

Seen in this perspective, the terrorist act of September 11th is an opportunity to reassess important questions relating to the power struggle and the latent aggression that marks the relations of some strings of radical and populist Islamism with the West, and with the USA in particular.

In the documentation found in the unchecked suitcase of the terrorist Mohamed Atta, there isn't any hint that he and his accomplices spared a moment of thought for the thousands of people they were about to kill, be that of pity or of hatred. Instead, they were deeply concentrated in the actual act of “stoning” the towers of the WTC, which they saw as a materialization of the “great Satan”.

The interval between the two collisions suggests that the hijackers rightly hoped that the television cameras would be in place by the time the second airplane reached the south tower of the WTC. If this is true, the attack was planed in such way as to achieve maximum visual impact. It follows that the people that planed and carried it out wasn't particularly interested in how Americans or Europeans interpreted their act. Rather, the terrorists used the Western media to send an immensely powerful message of propaganda to the billion or so followers of Islam.

According to the documentation that was left behind by the hijackers, they practiced a series of prayers of spiritual purification to enter the condition of martyrs (*wallī*) on the eve of the fateful day. In the eyes of many Muslims, the hijackers were not suicidal but martyrs, and thus they were not locked in a sacrificial logic. Contrary to Judeo-Christian conceptions, the Islamic conception of blood sacrifice doesn't value the idea of an expiatory victim. It concentrates on the slaughter of a lamb as an offering – namely, the *hady*, which is immolated by the pilgrim, or *hajjahedin*, on his arrival at Mecca. It is true that slaughter may have been present in the hijackers' minds. In the letter found in Mohamed Atta's luggage, we can read: "Let each find his blade for the prey to be slaughtered" (probably referring to the aircrew). And some scant information suggests that there were indeed slaughtered people on board the hijacked airplanes. But, as said, the overall intention was less a sacrificial slaughter – the idea of wounding "the heart of America" is a Christian interpretation of the act – than a perverse and extreme form of *ramī*, or "stoning of Satan" – one of the principal obligations that the pilgrim must execute to "become one with the will of God". The rite of stoning Satan, that precedes the visit to the Kaaba during the pilgrimage to Mecca, means actually to throw seven stones against three monoliths in the village of Minā. Though some interpretations suggest that this practice is pre-Islamic, its rationale derives from a passage in the *Koran* referring to the prophet Abraham: having been tempted by Satan to disobey Allah's command to slaughter his son Ishmael, Abraham gathered a few pebbles and stoned the tempter (*Koran*, 37, 102).

It can be disastrous not to understand the multiplicity of meanings that intervene in the interpretation of such a terrifying and determinant event as the one that took place in Manhattan, on September 11th. Word has finally got through to the West that the use of army and air bases in Saudi Arabia, by the US army – in Islamic extremists' slang, the "crusaders" of the "great Satan" – to bomb Iraq, is seen by an immense mass of Muslims as an inadmissible defilement of the holy ground of the *Hijaz*. The extreme and autistic insensitivity of American strategists to the way their actions are interpreted in Islamic countries has fostered the present situation – well condensed in the saying "the chicken returns home to roost".

Na Idade do Ouro Negro

Diário de Notícias, 23/10/01

Ao reflectir sobre os acontecimentos recentes, alguns comentaristas portugueses têm, sem o desejar, mostrado como é comum opinar falaciosamente, argumentando a partir de informações insuficientes, ou produzindo conclusões que os dados não suportam.

Nuno Rogeiro, num programa radiofónico recente, referiu que os afegãos (ou, como ele diz, afeganes) não saíram ainda da Idade da Pedra. Vasco Graça Moura, num artigo do Expresso, na semana passada, escreveu que “milhões de [muçulmanos] não transpuseram ainda as barreiras da Idade Média”. Os dois cronistas parecem discordar sobre a profundidade do hiato cronológico a que condenam uma larga fatia da humanidade, mergulhada num suposto obscurantismo primevo. Mas estes dois partidários da tese do “choque de civilizações” estão convictos da correcção do seu juízo etnocêntrico.

O problema deste tipo de opinião é que ela enferma da falácia designada *non sequitur* - isto é, as conclusões que extraem do argumento não são inferências razoáveis a partir dos dados de que eles e os seus leitores dispõem. É claramente insustentável afirmar que a sociedade afegã não saiu ainda de um estado de trevas civilizacionais. Antiga satrápia de Ária e Bactria, consolidada pelo soberano persa Dário, e já referida por Heródoto, a região de Cabul e Qandahar foi, desde a conquista de Alexandre o Grande, o centro da civilização greco-bactriana. Intersecção importante da rota da seda, deu origem à florescente dinastia kushânida, que produziu um extraordinário património cultural e artístico, fazendo dialogar o budismo gandhãra indiano com a arquitectura greco-romana e persa, e com a arte decorativa chinesa. Depois, as dinastias muçulmanas sāsānida, ghaznavida e ghūrida estabeleceram o Hindu-Kush afegão como o núcleo de um subtil urbanismo e da filosofia mística sufi.

No século XIII, a região foi um dos pontos nevrálgicos do império de Gengis Khan e da horda dourada, e o reino timurida afegão (fundado por Tamerlão) foi o núcleo de irradiação da civilização mogol que conquistou todo o norte do subcontinente indiano. Desde o século XVIII, a dinastia durrānī procurou sobreviver, acomodando-se aos apetites imperiais iranianos, russos e britânicos, até que a chamada “questão do Pashtunistão” (resultante da política britânica do *divide and rule*, que afectou e afecta as relações entre a Índia, Paquistão, Afeganistão e Bangladesh) condicionou a criação de uma república laica, sob a influência conjugada da União Soviética e dos Estados Unidos, em 1973.

Pretender ignorar dados tão básicos, para salvaguardar uma pretensa coerência argumentativa, é bem pior que ficar calado. Melhor fariam os cronistas Rogeiro e Graça Moura em fundamentar melhor as suas intervenções públicas.

Já uma outra categoria de opinadores surge como mais perigosa, dado que apoia a sua putativa autoridade em votos expressos em urna, e reclama tempo de antena em manifestações de rua. Refiro-me aos líderes do Bloco de Esquerda, que vêm agora apelar, sem clara fundamentação, ao fim imediato do conflito no Afeganistão. O que pretenderão estes defensores da tese da “paz mundial”?

É conhecido que o presente estado de crise social e política do Afeganistão, e a destruição das suas infra-estruturas económicas, nasceu de uma guerra civil induzida pelo conflito geo-estratégico que opôs os impérios soviético e norte-americano, posteriormente temperado pelo expansionismo ideológico do novo islamismo iraniano. Qual gato escondido com rabo de fora, a questão do controlo dos recursos petrolíferos da Ásia Central é o inevitável catalisador da presente guerra, dado que este tem sido o vector central da política exterior norte-americana no Médio Oriente e Ásia Central, desde, pelo menos, os acordos entre o presidente Roosevelt e o rei Ibn Saud, da Arábia Saudita, em 1945 (sobre estas matérias, ver: Richard Labévière, *Les dollars de la terreur: les États-Unis et les islamistes*, de 1999).

O projecto de criação do oleoduto afegão-paquistanês, para escoamento de reservas de crude que são tão importantes como as da península arábica, não pode prescindir de uma estabilização forçada da região, dado que estas reservas condicionarão a economia mundial durante boa parte do século XXI. Nesta conjuntura, a “guerra contra o terrorismo” é um eufemismo que dificilmente disfarça a crueza da batalha pelo controlo do ouro negro - o bem (ou o mal, conforme queiramos ver as coisas) mais precioso dos países industrializados. Os apetites russo, iraniano e chinês, no que respeita a eventuais alternativas no encaminhamento – e controlo – da rota do petróleo, não estão, naturalmente, a ser desprezados pelos estrategos norte-americanos. Porque o jogo é vital, e porque os impérios tendem a considerar que a guerra é uma continuação da política por outros meios, Washington decidiu subir repentinamente a parada para vencer o *jockey* Bin Laden – depois de ter inventado, há meia dúzia de anos, um trunfo chamado Taliban.

Estarão os líricos líderes do BE obnubilados pela ânsia de protagonismo doméstico, ou, sem o dizerem, encontraram uma solução mágica para o problema do abastecimento de combustível aos seus carros? Ao pretenderem, à força de manifestações folclóricas, impedir o Ocidente de controlar o petróleo da Ásia Central, esperam eles favorecer os russos, os chineses, ou os iranianos?

Cometem-se erros graves de avaliação, por insuficiência analítica, por desconhecimento informativo, mas também por oportunismo político. Melhor fariamos todos em reflectir um pouco sobre o lema do filme *Dune*, de David Lynch: *who controls the spice, controls the universe* (“Quem controla a especiaria, controla o universo”). É que os milhões de muçulmanos da Ásia Central não precisaram sequer de ver o filme para conhecer o seu argumento.

O grande Satã contra a barbárie

Diário de Notícias, 6/11/01

O mundo mergulhou numa guerra de consequências imprevisíveis. Porque as armas, os objectivos, e as concepções culturais de cada um dos campos são demasiado divergentes para que qualquer dos contentores se possa declarar vencedor ou derrotado perante o outro. Não há uma partilha mútua de estruturas de comunicação que possibilite um acordo sobre o significado de guerra, de vitória e de derrota. Nem mesmo o acontecimento que despoletou a presente situação – a série de atentados de 11 de Setembro – tem uma leitura uniforme para além dos limites ontológicos de cada civilização.

Consoante o grau de emoção e o tipo de intoxicação, os actos terroristas são classificados como um “cobarde acto de guerra” ou lidos como uma lapidação vitoriosa do “grande Satã”. As iniciativas militares euro-americanas, por seu lado, são definidas como uma “campanha cirúrgica para desenraizar o mal”, ou vistas como um “uma cruzada cobarde contra o Islão”. De certo, sabemos apenas que o horror foi transformado em espectáculo multifacetado.

Se, na perspectiva ocidental, urgia declarar uma guerra da “civilização” contra a “barbárie” do terrorismo, a reacção popular muçulmana tem sido de reenquadramento da noção de *jihād*. Não devemos esquecer, no entanto, o “resto do mundo”, para quem os acontecimentos são sobretudo apreendidos como um *fait-divers* despertando pusilanimidade. A prudência aconselha, por isso, a fazer um esforço adicional para ver os acontecimentos com alguma frieza e tentar perceber que estamos a viver o reatar de uma guerra religiosa há muito esperada.

Tem sido afirmado o carácter inédito do acto que despoletou a presente situação, quanto à sua incomensurabilidade. Poderíamos, de facto, dizer que nunca tão poucos ficaram a dever tanto a tantos – com a particularidade suplementar de nem os credores nem os devedores terem sobrevivido para legitimar um ajuste de contas. Mas, ao chorarmos as vítimas inocentes e ao revoltarmo-nos contra os terroristas e seus apoiantes, não devemos esquecer que o horror e a crueldade estão também em nós próprios e que conceitos como os de “civilização” e “barbárie” confundem em vez de clarificar a questão.

Os políticos e a comunicação social norte-americanos personalizaram imediatamente o mal na figura de um “inimigo público número um”, para legitimar a perspectiva de que a guerra declarada ao terrorismo é uma “cruzada” da “civilização” contra a “barbárie”. Tal concepção, que inverte parcialmente aquela que opõe os “teementes a Deus” ao “grande Satã”, pode revelar-se, como esta última, perigosamente míope.

Alterizar a “barbárie” como algo que não diz respeito à nossa própria condição é o primeiro passo para produzirmos ou legitimarmos barbáries em nome da “civilização”. Exemplos actuais são os desastres humanitários no Iraque, na Chechênia, na Bósnia e no Afeganistão. Mas nunca será demais esquecer – especialmente agora - que a catástrofe recente mais tenebrosa que o mundo presenciou foi o genocídio de 1994, no Ruanda. Do lado de cá da “civilização” – seja ela de raiz europeia, árabe ou extremo-oriental, poucos se terão

Manuel João Ramos

Comment:

emocionado quando praticamente um milhão de cidadãos ruandeses - *crístãos* - foi exterminado por terroristas - *crístãos* -, a uma média de 20.000 pessoas por dia durante dois meses. A ONU, a Força Violeta do exército francês e o “mundo”, aguardaram então impassíveis “o acalmar da situação” para soletrar depois hipócritas palavras de caritativa compaixão, tingidas de pesadas heranças racistas.

Basta, na realidade, uma rápida evocação da história das sociedades “civilizadas” nos últimos cem anos para multiplicar com uma facilidade dolorosa exemplos da capacidade humana para massacrar o seu semelhante, infligindo-lhe a morte através de formas de sofrimento extremas. Mas também para resistir ontologicamente ao horror, e para evidenciar uma gélida insensibilidade perante a dor alheia – sobretudo quando a língua, a cultura, a religião ou a cor da pele tendem a divergir. Na sua essência, o horror das torres de Manhattan é o horror do Ruanda, de Srebrenica, de Chatilla, do Rio Amarelo, de S. Salvador, de Auschwitz, de Dresden, do Somme e do Mekong. Mas, tal como um nova-iorquino poucas ou nenhuma lágrimas terá vertido pelas vítimas do genocídio ruandês, pouca compaixão o massacre do WTC terá despertado nas ruas de Kigali.

Perante a realidade da guerra, de pouco vale comiserar-nos pela sorte das vítimas das nossas armas. Mas não devemos esquecer, nem que seja por cinismo, que estamos a justificar a destruição e a morte que causamos à luz da dicotomia entre “civilização” e “barbárie”, e que esta surge como um fraquíssimo dispositivo para entender as estruturas do poder e as suas crises nas sociedades humanas, assim como para apreender uma história contemporânea da agressão e da guerra (terrorismo incluído).

A oposição entre “civilização” e “barbárie” foi sobretudo explorada pela antropologia evolucionista de finais do século XIX. Depende de uma visão positivista e ensimesmada do mundo, promovida por um Ocidente cristão no auge da era da expansão imperial – cujas raízes se revolvem na cruzada ibérica dos descobrimentos, inspirada no ensejo de reocupar a Terra Santa. No entanto, essa visão dicotómica, reificadora das ideias de “progresso” tecnológico e moral não oferece, há muito, qualquer sustentáculo analítico defensável para a produção de discursos críticos sobre sociedades e culturas. Ela tem, afinal, a mesma natureza ideológica que a oposição fundamentalista islâmica entre os “tementes a Deus” e o “grande Satã”.

Tal como o samurai se olha ao espelho para encontrar aí o seu inimigo, também o “bárbaro” e o “grande Satã” não são mais que meras refrações de quem se imagina “civilizado” - ou “temente a Deus”. Infelizmente para as vítimas, sejam elas nova-iorquinas, pashtunes ou kosovares, o mundo treme de cada vez que cristãos e muçulmanos encontram uns nos outros o negativo de si próprios.

Great Satan and the Barbarians

The world is on the verge of submerging in a war of unforeseeable consequences. The weapons, the objectives and the cultural conceptions of each field are so divergent that none of the contenders may ever consider declaring victory or defeat to the other. They don't share the necessary structures of cultural communication from which an agreement on the meaning of war, of victory and of defeat can be reached. Even the event that seems to have ignited the present situation – the series of terrorist attacks of September 11th – is likely to mean anything beyond the ontological limits of each participating civilization.

According to the degree of emotion and the type of intoxication, the attacks were classed as a cowardly act of war or read as a victory against the Great Satan. or The Euro-American military initiatives are either defined as a surgical campaign to uproot evil or seen as a cowardly crusade against Islam. For certain, we know only that the horror was turned into a multifaceted show.

For western powers, it was urgent to declare a war of civilisation against the barbarity of terrorism. The popular Muslim reaction is rather a reframing of the notion of *jihad*. But we mustn't forget the rest of the world, who tends to see the attack on America as a mere *fait-divers*. It seems prudent, therefore, to make an additional effort to see the current events in a cooler light and try to how we are on the eve of a long waited religious war.

The suicide attack has broken totally new ground, both in terms of the way it was carried out and of its incommensurability. In fact, never in History so few owed so much to so many, in one single action. But in quantifying this atrocious act we must not forget that horror and cruelty are dormant in ourselves and that using concepts such as civilization and barbarity confound instead of clarifying the whole question.

The Euro-American politicians and media immediately gave evil the mask of the enemy number one of the civilized world, and thus legitimised the view that the declared war is a crusade of civilization against the barbarity of terrorism. Such perspective, which partially inverts that which opposes the faithful to Allah to the Great Satan, may end up being, as the latter, dangerously shortsighted.

Judging barbarity as some quality that is alien to our own condition is the first step to produce or to legitimise barbarity in the name of civilization. The humanitarian disasters of Iraq, Bosnia or Afghanistan are very recent examples of this. But the most terrifying recent catastrophe was the 1994 genocide, in Rwanda. The civilized world – be that of European, Arab or Far-eastern extraction – was not particularly moved when almost a million Rwandans – Christian – citizens was exterminated by – Christian – terrorists, at a staggering daily rate of 20.000 people, for approximately two months. The UN, the French legionnaires and the “world” waited undisturbed for the terror to subside, and then spoke hypocritically compassionate words, tainted by a heavily racist heritage.

One needs only to briefly evoke the last one hundred years of the History of so called civilized society to painfully multiply examples of the human capacity to massacre any other, by inflicting extremely painful forms of death. But also to resist to the knowledge of

horror and to show gelid insensitivity to the suffering of other human beings, especially when language, culture, religion or skin colour turn them into “others”. In its essence, the horror experienced in Manhattan on September 11th is of the same kind as the horror in Rwanda, in Srebrenica, in the Yellow River, in San Salvador, in Auschwitz, in Dresden, in the Somme or in the Mekong. But, just as most New Yorkers failed to shed more than a few tears for the victims of the Rwanda genocide, the WTC massacre has raised little or no compassion in the streets of Kigali.

To remember or to forget these histories and these insensitivities doesn't really alter the dimension of the atrocious attack of September 11th – and may be useless to understand its specific character. But categorizing it in terms of a war between civilization and barbarity actually hinders us from learning its lessons. This kind of dichotomy is a very weak instrument to capture the meaning of the structure of power and its crises in human society, and to apprehend the contemporary history of aggression and war (including terrorism and asymmetrical warfare).

The opposition between civilization and barbarity was extensively explored by evolutionist anthropologists of the late 19th century, as an epitome of the positivist and self-centred view that the Western imperial powers had of the rest of the world. But this dichotomous view, which reiterates ideas of technological and moral progress, doesn't offer any viable analytical base to produce critical discourses on human societies and cultures. It has, after all, the same ideological nature as the Islamic fundamentalist opposition between the “faithful to Allah” and the “Great Satan”.

The Samurai believed they would find their enemy when looking for their own reflection in the mirror. Likewise, the “barbarian” and the “Great Satan” are little more than mirrored images of he who imagines himself civilized or, faithful to Allah. Unfortunately for the New Yorker, Pashtun or Kosovar victims of terror, the world trembles every time Christian and Muslim find the negative image of themselves in each other's image.

Os desastres do vinho

Diário de Notícias, 14/11/01

A Organização Mundial de Saúde recomenda a aplicação da taxa zero de alcoolémia 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 psicomecânicas 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, 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 socio-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.

Falta de pontualidade

O Diabo, 10/8/02

Os números que se referem às vítimas mortais das estradas até podem mentir: os dados da DGV não coincidem com os da GNR e da PSP, e os números do Ministério da Saúde são sempre os mais baixos de todos. O EuroStat da Comissão Europeia, por norma e à cautela, impõe uma taxa rectificadora às estatísticas portuguesas: mais 14% sobre o total de mortos, porque Portugal contabiliza os mortos no local e até 48 horas depois. É que de fora ficam todos os feridos graves que acabam por falecer nas semanas seguintes ao desastre.

Mas aquilo em que todos os números concordam é que a sinistralidade grave aumentou desde que o Parlamento anunciou a suspensão (em Novembro) e depois revogou (em Julho) a lei da taxa de alcoolemia.

O mês de Julho foi aliás um dos mais mortíferos nas estradas portuguesas: mortos a mais, excesso de velocidade a mais, álcool a mais. Por isso, a pergunta impõe-se: há ou não relação entre os silêncios e as decisões do poder político e a mortandade rodoviária? O PSD e o CDS, que em Novembro do ano passado tinham exigido uma comissão científica para estudar o impacto da lei, vetaram-na agora em Julho. A mensagem pública que o Parlamento transmitiu foi de tolerância face à infracção nas estradas. O governo silenciou-se. E os condutores responderam matando-se mais, criando mais um triste recorde: os últimos seis meses são os piores desde há um decénio. Recorde a juntar a vários outros: Portugal é o campeão europeu dos atropelamentos em passadeiras, o campeão europeu do crime rodoviário, e o único país do mundo que aumentou a taxa de alcoolemia. E, em Julho, Durão Barroso manteve o silêncio incomodado de quem fez promessas demagógicas em 2001, quando viajava pelo IP4 com as câmaras de televisão às costas.

Entretanto, as autoridades portuguesas começaram a receber protestos internacionais, vindos de vários sectores: da Association for Safe International Travel, da Royal Society for the Prevention of Accidents, da Eurocare, da Federation Européene de Victimes de la Route, e até do Instituto Brasileiro de Ciências do Trânsito. Todos condenavam a decisão do Parlamento e a inacção do governo.

Assim, tarde, tarde de mais, o Ministro da Administração Interna veio esta semana desenterrar timidamente medidas previstas pelo antigo governo socialista e anunciou-as numa conferência de imprensa que falhou o directo para a televisão por falta de pontualidade.

Claro que o anúncio do aumento da eficácia na cobrança de multas é urgente, claro que o anúncio do aumento da fiscalização é importante. Mas, numa época em que as despesas públicas são para conter, por ordem da Ministra das Finanças, não ficou claro para os portugueses se este anúncio é mais do que simples fogo de vista: como aumentar o número de efectivos e o número de patrulhas policiais se não há dinheiro para lhes pagar? Como dotar os carros-patrulha com terminais multibanco sem reforço da verba do ministério? Estaremos cá para ver, se não morrermos entretanto numa esquina próxima, atropelados,

abalroados ou colididos, às mãos de um qualquer covarde que julga que a potência se encontra no volante que tem entre as pernas.

E pode ser que estejamos cá para multar o governo por excesso de lentidão em matéria de segurança rodoviária.

Marialvismo sobre rodas

Diário de Notícias, 14/08/02

Miguel Sousa Tavares defendeu nos ecrãs da TVI (6/08/02) o direito dos bons condutores a guiar em excesso de velocidade, e revelou já ter-se sentido ameaçado por cidadãos inocentes que conduziam dentro dos limites legais quando “ia a abrir” na Avenida de Ceuta, em Lisboa.

Esta não foi a primeira vez que o opinador explanou publicamente a sua concepção de como se deve reger o meio rodoviário. Já no ano passado, numa crónica do Público (20/04/01), tinha insinuado que a prova da boa condução não é o respeito pela lei e pelo civismo mas a capacidade de acelerar até aos 160 km/h sem colidir com os “maus condutores” que conduzem dentro dos limites da lei.

O filho de Francisco Sousa Tavares não é exemplo único na feira do marialvismo nacional-rodoviário. Há quatro anos, Rui Rio, na altura deputado da AR, relatava ao Expresso (6/11/98) como adormecia ao volante a menos de 120 km/h, não respeitava sinais contínuos e guiava BMW's a mais de 200 km/h. Por outro lado, Paulo Portas nunca achou necessário retratar-se publicamente por espatifar um jaguar quando conduzia em excesso de velocidade na Avenida Fontes Pereira de Melo. Jorge Coelho nunca considerou ter de anunciar a que velocidade ia quando se despistou no Eixo Norte-Sul. E diz-se que Jorge Sampaio permite que o motorista presidencial percorra o país a 180 km/h.

Sabemos que muitos portugueses imaginam confusamente que o poder é um misterioso fluido que se exala do volante de um bólido e, por artes mágicas, impregna o espírito do condutor macho, quando este ultrapassa o limite legal de velocidade. E, por isso, disparam sobre o próximo em manifestações contínuas de autismo social, bastas vezes temperados pelos vapores etílicos e/ou pelas micro-ondas dos telemóveis.

Para que as estradas portuguesas deixem de ser um meio hostil, de violência e agressão pseudo-viril, o combate policial à infração e à cobardia agressora de quem se acha um ás do volante tem de se tornar eficaz e realmente dissuasor. Mas, simultaneamente, urge que os “aceleras” que apregoam as virtudes do marialvismo rodoviário sejam socialmente sancionados.

O facto de Miguel Sousa Tavares sentir necessidade de se exprimir como se exprimiu em público é já um sinal de esperança: ele pressente que a espécie dos “bons condutores” está a ser ameaçada de extinção por quem reclama o seu direito à acalmia do trânsito.

Vai uma sangria?

Diário de Notícias, 4/07/03

100.000 desastres desde o início do ano. 24.000 feridos desde Janeiro. 750 mortos, vítimas da violência, da estupidez e da cobardia nas estradas portuguesas. Este ano já morreram mais 70 pessoas que no mesmo período do ano passado. O número de multas por condução sob o efeito do álcool aumentou mais de 22%: em seis meses, foram quase 9.000 os portugueses apanhados a conduzir com álcool. Porque razão os números deste ano vêm inverter uma tendência de descida constante desde 1996?

Os responsáveis por este aumento são os chamados consumidores moderados – aqueles que conduzem com menos de 10g/l de álcool no sangue (0,1%). Isto acontece desde que os deputados da Assembleia da República decidiram, em Novembro passado, suspender a chamada lei do 0,02 e transmitir aos condutores portugueses a ideia de que, se beberem “um bocadinho”, podem guiar à vontade.

Muitos deputados julgam que, havendo um milhão de alcoólicos portugueses, o melhor é satisfazer a sua vontade de conduzir embriagados. Acham que é assim que se preserva a cultura portuguesa. Não quero acreditar que os deputados da Assembleia da República achem que preservar a cultura do copo é mais importante que salvar vidas humanas. Mas como explicar o que se passa hoje nas estradas portuguesas?

Todos os dias vemos infrações, asneiras, comportamentos rodoviários criminosos. Todos os dias há atentados ao nosso direito à vida. Assistimos impotentes à violência, à agressão e ao desrespeito generalizado pela lei. E porque não agimos? Porque o Estado monopolizou o direito público de resposta ao crime rodoviário. Porque o Estado assumiu responsabilizar-se exclusivamente pela educação, pela prevenção e pela segurança rodoviária. Mas o problema é que não educa, não previne e não fiscaliza.

A polícia e os tribunais não conseguem criar e manter a paz nas ruas e estradas portuguesas. Os governos não conseguem fomentar uma política coerente de segurança rodoviária. E os condutores sabem-no. Por isso, prevaricam e cometem infrações. Por isso, desrespeitam e desvalorizam a sua vida e a do próximo.

Continuamos a viver uma guerra civil nas estradas. Mas, perante a generalização da infração, da impunidade, da violência, o que faz o Parlamento? Desautoriza-se. Demite-se. Os deputados estão há um ano e três meses para discutir quatro medidas legislativas sobre segurança rodoviária, apresentadas depois do desastre de Entre-os-Rios e para discutir uma petição que apela à definição de “crime rodoviário”. Está há quase um ano para produzir um livro branco sobre sinistralidade, que sirva de base a uma política extra-partidária de segurança rodoviária.

A maior parte dos causadores de desastres, e a maior parte das vítimas da estrada, são jovens, que bebem cerveja e bebidas brancas, e que cedem facilmente à sedução da publicidade dos fabricantes de álcool. Jovens que são sobretudo do sexo masculino, com

problemas de afirmação social, com uma agressividade mal contida, totalmente impreparados para uma condução cívica na estrada.

São esses jovens que muitos deputados pretendem demagogicamente seduzir, ao permitir que bebam “um bocadinho” ao volante. Alguns desses jovens foram já inutilmente sacrificados, desde que o Parlamento suspendeu uma lei que tinha começado por aprovar sem discussão.

Quantos mais jovens vão morrer até ao fim do ano? E qual a responsabilidade moral do Parlamento perante essas mortes?

Vamos acabar com os Pontos Negros

O Diabo, 25/07/03

A guerra civil das estradas é uma guerra de sonho para um sanguinário sem escrúpulos. É que, apesar de na estrada só haver danos colaterais, todas as vítimas são civis e não há criminosos de guerra. A responsabilidade, a existir, é repartida por inúmeras entidades abstractas – o Estado, as câmaras, as juntas autónomas, a visibilidade, a chuva, o cansaço e a imprudência dos condutores.

A ACA-M considera que uma causa provável não desresponsabiliza outra. Se o resultado visível é concreto – como podem então as causas ser abstractas?

Para efeitos da sua propaganda de “prevenção rodoviária”, o Estado gosta das abstracções. Não só as causas dos desastres são “abstractas”. “Abstracta” é também a ideia de que a morte na estrada é um “acidente”; “abstractos” são também os números da sinistralidade.

Mas, se o Estado gosta de abstracções, como dizia no início, então que considere que a perda de vidas humanas, o sofrimento e a dor, os gastos hospitalares e judiciais, os danos físicos e materiais, são todos contabilizáveis.

Mesmo os mais cínicos, aqueles que não vêem pessoas, indivíduos e suas famílias, mas apenas números, serão capazes de perceber que, sempre que o Estado adia a construção de uma rotunda, a repavimentação de um troço ou a correcção de uma curva, que podem resolver um “ponto negro”, não só está a condenar cidadãos à morte, mas está a desbaratar a riqueza do país.

Com efeito, segundo os cálculos da burocracia de Bruxelas, o valor da vida humana na Europa é de 1 milhão de euros – mais de três vezes mais o valor de uma rotunda salvadora. Segundo estas contas, entre 1999 e 2002, a perda de 6.500 vidas nas estradas custou ao país 650 milhões de euros (130 milhões de contos).

Especificamente no cruzamento do Infantado, as 12 vidas ceifadas entre 1999 e 2002, custaram ao país 12 milhões de euros (2,4 milhões de contos). Uma rotunda simples custa 40 vezes menos e uma rotunda com passagem superior custa 10 vezes menos.

A sociedade portuguesa deve estar atenta à especulação, à corrupção e ao lucro indevido que, com nítido prejuízo para o Estado e para o país, causam distorções nos números, e discrepâncias entre os custos reais e fictivos derivantes da sucessão de erros e da macabramente lucrativa correcção dos erros por parte daqueles que os cometeram.

Gerir um sistema rodoviário desta forma é eticamente intolerável: esperar que uma vida seja sacrificada para que um "ponto negro" seja identificado, e não agir imediatamente antes que nova vida seja ceifada, faz de todos aqueles que permitem que estas práticas se perpetuem, responsáveis morais pela prática quotidiana de atentados contra a vida humana.

Quando, em 25 de Março último, lançámos a campanha “Vamos acabar com os pontos negros”, pretendíamos:

- levar os utentes das vias rodoviárias a participar activamente na identificação e resolução de "pontos negros", de preferência antes que alguém chegue a morrer neles;
- pressionar a administração pública a tomar, urgentemente, medidas de resolução dos "pontos negros" das estradas, com base nos direitos concedidos aos cidadãos no Código do Procedimento Administrativo e legislação complementar;
- levar os cidadãos a serem mais conscientes dos perigos da condução, e o Estado a ser mais responsável no que respeita à segurança e à vida dos cidadãos.

Para a ACA-M, e para qualquer pessoa de bem, a perda diária de vidas humanas e, no caso dos sobreviventes, de mobilidade e saúde moral é, a todos os níveis, inaceitável. O nosso objectivo como grupo de cidadãos que se auto-mobilizam para a paz rodoviária é procurar impedir que a violência e a irresponsabilidade impune continue a fazer um número tão inadmissível de vítimas nas estradas.

Nesta perspectiva consideramos os "pontos negros" como locais que, por irresponsabilidade pública, atraem frequentemente a tragédia individual. Os "pontos negros deveriam, mais correctamente, ser chamados "locais de acumulação de irresponsabilidades". Aqui, os desastres surgem quando, às falhas colectivas de concepção e de manutenção da estrada (por incúria do Estado ou de outras entidades responsáveis), se vêm juntar os erros de individuais da condução (geralmente por inconsciência ou imprudência suicida e assassina dos cidadãos).

Infelizmente, os gestores das estradas só identificam um local perigoso como "ponto negro" depois, e não antes, de algumas vidas lá ter sido sacrificadas e de várias famílias terem sido destruídas. É contra esta forma de proceder que a nossa iniciativa foi concebida.

Recebemos até agora mais de 1300 participações (cerca de 330/mês) de cidadãos que considerámos relevantes e passíveis de originar processos administrativos deferíveis.

Cruzámos informação, identificámos os locais, procurámos na medida do possível confirmar a relevância das queixas, e elaborámos, até agora, cerca de 600 requerimentos, geralmente enviados não apenas à autoridade directamente responsável pela resolução do problema identificado mas também em cópias de conhecimento a outras entidades interessadas no processo (por exemplo, a uma autarquia, com cópia de conhecimento a uma junta de freguesia e ao IEP). O distrito de Lisboa continua a ser origem de cerca de metade das participações, e do concelho de Lisboa, mais propriamente, vem 1/4 do total de queixas. Também 1/4 das queixas respeitam a estradas sob jurisdição do IEP. A distribuição pelo tipo de queixas é bastante equilibrada (como se poderá aferir na documentação entregue).

A resposta das autarquias e restantes organismos (IEP, concessionárias, juntas de freguesia) às nossas participações, feitas sob forma de requerimento, tem sido genericamente positiva. Na maioria dos casos, não é necessário sequer insistir para obter resposta ou acusação de recepção. Quanto às entidades em falta, estamos a pressioná-las no sentido de:

- acusarem recepção dos nossos requerimentos,
- nos informarem das decisões e dos actos já praticados tendo em vista a resolução dos problemas,

- indicarem que medidas provisórias serão tomadas até à conclusão do procedimento.

Apesar de extenuante para nós, temos conseguido, também, oferecer aos meios de comunicação informações abundantes, sistemáticas e actualizadas sobre problemas de concepção e manutenção nas ruas e estradas de todo o país. Criámos assim uma base de dados que abarca todo o país e mostra bem que só por grande cegueira ou extrema hipocrisia se pode afirmar que a rede viária portuguesa é de boa qualidade.

Este serviço público que estamos a prestar – de mediação entre a comunidade de utentes das estradas e as autoridades responsáveis pela sua gestão – tem, infelizmente esbarrado com o silêncio arrogante e, cremos, comprometido de duas entidades: o Instituto de Estradas de Portugal e a Câmara Municipal de Lisboa. Estes dois monstros de burocracia, de sobreposição de atribuições, de descoordenação e inadequação, têm a seu cargo realidades viárias demasiado abrangentes e complexas para as suas obsoletas estruturas de funcionamento.

Incapazes de prestar um serviço de qualidade suficiente à comunidade que é a sua razão de existir, têm reagido de modo defensivo e autista, desconsiderando os cidadãos que a eles se dirigem. Mas, ao fazê-lo, ao não responder aos requerimentos que recebem, não estão apenas a ser eticamente desrespeituosos. Colocam-se em situação de incumprimento do Código de Procedimento Administrativo, que é o garante dos direitos dos cidadãos perante a máquina do estado.

Desde o início da nossa actividade, em 1999, que insistimos que só um estado responsabilizável pode exigir dos utentes do meio rodoviário responsabilidade, civismo e cumprimento escrupuloso das regras. Sem intervenção responsável do estado, a guerra civil nas estradas continuará a destruir o tecido social do país. O agravamento das sanções penais aos criminosos rodoviários, o aumento da eficácia do policiamento e a repressão dos comportamentos rodoviários cobardes e presunçosos, são parte importante desta luta. Mas como é que a administração pública pode ser vista como uma “pessoa de bem” quando mantém uma rede viária que armadilha, nos cruzamentos, curvas, rotundas e passadeiras, os condutores e os peões?

Pela nossa parte, com a continuação desta campanha, pretendemos que os gestores do sistema rodoviário promovam activamente a segurança e o direito à vida de quem o utiliza. Para isso, continuaremos a usar o Código de Procedimento Administrativo até às últimas consequências. Se formos suficientemente persistentes, os funcionários do IEP e da CML acabarão por reconhecer que estas instituições só existem para valorizar o interesse público, proteger os direitos dos cidadãos e para colaborar com quem pretende participar em decisões que lhes dizem respeito. E acabarão por aceitar que têm, em relação a todos nós, um dever legal de eficiência, justiça e celeridade.

A América contra-ataca

Expresso, 13/10/01 (publicado com o título “Danos colaterais”)

America Strikes Back é o título com que, por ironia ou eventual deslize, a CNN tem iniciado os seus blocos informativos sobre o ataque da coalizão anglo-saxónica à longínqua e agreste galáxia do Afeganistão.

O carácter referencial que a saga cinematográfica concebida por George Lucas tem no imaginário político-militar dos EUA tinha sido já evidenciado, há alguns anos, com a apropriação jornalística da expressão *Star Wars* (“guerra das estrelas”) para designar o programa de defesa estratégica reaganiano. Esta nova metonímia vem reforçar a importância do enquadramento mitológico das concepções americanas sobre o seu próprio papel de superpotência política, económica e militar. Na comunicação social, a presente situação de conflito é vista como uma guerra da “civilização” democrática contra a “barbárie” do fundamentalismo terrorista e despótico. A visualização do ilimitado poderio tecnológico e militar americano surge em contraponto às referências ao apoio alimentar que a América, “sociedade de abundância”, prodigaliza à população miserável e indigente do Afeganistão, uma martirizada “sociedade de penúria”.

As imagens da CNN têm, no entanto, um travo amargo porque a oposição entre “civilização” e “barbárie”, ou entre “bem” e “mal”, não se sobrepõe exactamente àquela que distingue “heroísmo” e “cobardia”. O abismo que separa a sofisticação tecnológica e logística do dispositivo militar americano dos “primitivos” meios de defesa do exército de maltrapilhos taliban é demasiado evidente, e demasiado inconveniente, para ser esquecido.

Ora, é aqui que, talvez involuntariamente, a evocação dos clássicos filmes de ficção científica *Star Wars* e *The Empire Strikes Back* ganha pleno, e arrepiante, sentido. Por trás da afirmação da potência militar americana espreita uma incomodada admissão de impotência perante a força de ideias que não partilhamos e não compreendemos. Podemos qualificá-las como “bárbaras”, “fundamentalistas” ou “anti-democráticas” porque as rejeitamos culturalmente, mas – e os editores da CNN parecem ter vislumbrado o problema - duvidamos que elas possam ser combatidas com mísseis inteligentes e vídeo-vigilância redobrada.

De acordo com o enquadramento visual e mitológico que a CNN propõe aos seus telespectadores, Osama Bin Laden surge como uma messiânica personificação mística das “forças do mal”, e os misteriosos taliban como inesperadas transfigurações de um grupo de revoltosos movidos por uma doutrina irracional, tentando resistir pateticamente a um império que detém recursos tecnológicos e financeiros aparentemente inesgotáveis, erigido em defensor do bom senso e universalidade dos nossos valores.

Nesta estranha telenovela, Obi Wan Kanobi tornou-se um tenebroso “velho da montanha” que, do seu buraco num mundo agreste, reclama em língua árabe “May the Force be with you”. A sua espada é de trevas, não de luz. Os seus vídeos têm a fraca qualidade dos hologramas da princesa Leah. Os seus apoiantes não são heróis mas vilões. E o império, verdadeira cornucópia de efeitos especiais e bombas de precisão, não é “do mal”, mas “do

bem”. Mas é inquestionável que, independentemente da valorização ética envolvente, a comunicação social delimita os campos em confronto nos termos de uma guerra entre o “Império” e a “Força”, em que quanto mais aquele contra-ataca mais esta se alastra no mundo muçulmano.

Os mitos e os filmes não espelham nem retractam linearmente as realidades da vida do Homem em sociedade. Servem para nos fazer pensar por absurdo. Mas a história humana está recheada de exemplos de como eles condicionam o futuro quando são tornados presa de lógicas doutrinárias. Nos termos em que a CNN reinterpreta a “Guerra das Estrelas”, o poder securitário do Estado é bem-vindo porque vela pela segurança e conforto da nossa vida “de abundância” democrática, e a guerra pode ser uma continuação da política por outros meios sempre que se trate de combater ideias e de valores que nos repugnam e nos agridem – daí, a certeza da nossa vitória.

Não devemos esquecer, ainda assim, que, nos termos em que os adeptos de Bin Laden reinterpretem o filme, o império do mal, com a frieza de um poder material inaudito, invade os locais sagrados de uma fé que surge como único conforto espiritual num mundo de penúria e opressão. Contra este Leviatã, todos os meios de guerrilha e terrorismo se tornam justificáveis, até recorrer a um misticismo de pacotilha – por isso estão certos da sua vitória.

Contramão ao pontapé

Diário de Notícias e SIC Online, 25/10/03

Escrevi num semanário, há quatro anos, um texto sobre o que entendia então ser a “guerra civil nas estradas portuguesas”, do qual cito um extracto:

O que é uma “guerra civil nas estradas”? É um estado de negação absoluta do sistema de regulações sociais? Não, visivelmente. As regras de conduta e o código da estrada, sendo regularmente pervertidas por um grande número de condutores, não estão ausentes das rodovias. Os automóveis e camiões seguem geralmente pela direita, e os condutores costumam travar quando vêem uma situação de perigo iminente à sua frente. (Quase) nenhum condutor colide voluntariamente contra os veículos circundantes para os destruir e aos seus ocupantes. Não há, nas estradas, o hábito dos bombardeamentos e massacres, dos atentados, snipers e acções de guerrilha. Um condutor pode ser “assassino” por negligência, raramente o é por dolo.

Face ao elevado número de colisões frontais que têm ocorrido nos últimos meses, causadas por automobilistas circulando em contramão em auto-estradas, lembrei-me de reler este texto e de me perguntar se o ponto de vista continuava a fazer sentido. Creio que sim, que ele continua globalmente válido. O sistema do trânsito continua a ser sistema, as regras continuam – no geral – a ser cumpridas, (quase) ninguém mata, ou se mata, voluntariamente. Mas dito isto, temos de nos perguntar se o que se está a passar nas estradas portuguesas não é um pouco o que se passa no Iraque: podemos dizer, se formos optimistas e acólitos da Administração Bush, que o país está a retomar a normalidade, que enormes progressos estão a ser feitos e que a comunicação social, ao focar a atenção nos atentados diários que ali acontecem, está a desviar a atenção do que é realmente importante – a normalização do Iraque. Mas também podemos considerar que, seja por efeito da comunicação social ou não, as emboscadas e os atentados bombistas contribuem para criar um clima de medo e ansiedade que afecta cada vez mais os cidadãos iraquianos e os militares norte-americanos, e tem causado uma evidente perda de popularidade do presidente W. G. Bush nos próprios EUA.

Do mesmo modo, podemos dizer ingenuamente que o número de mortos nas estradas portuguesas tem vindo a diminuir, que há mais fiscalização, e que a luta da Administração Interna pela “paz nas estradas” tem dado os seus frutos. Mas, não sabendo nós se a circulação em contramão é um fenómeno recente ou se é a comunicação social que tem dado maior relevo às notícias sobre este tipo de infracção, a verdade é que o sentimento de insegurança aumenta na proporção directa da publicitação do que podemos considerar ser uma sucessão de actos terroristas praticados por cidadãos que circulando, voluntária ou involuntariamente, em contramão usam os seus automóveis como armas de destruição maciça, lançando-os barbaramente contra os seus semelhantes.

Do pouco que sabemos – e sabemos pouco porque não existem especialistas devidamente credenciados em acidentologia no nosso país -, podemos considerar as falhas de sinalização, o consumo de álcool, o cansaço, a idade e as tendências suicidárias, como

causas prováveis destas ocorrências - é a elas que as autoridades e a comunicação social lançam habitualmente mão. Mas elas não explicam, no fundo, porque é que cada vez mais pessoas utilizam o anonimato oferecido pelo automóvel para levar a cabo actos de profundo desprezo pela vida dos seus semelhantes (ou porque é que a comunicação social os noticia cada vez mais). Se não podemos dizer muito mais, porque as autoridades não nos informam conveniente e detalhadamente sobre as condições e as causas destes actos, pelo menos uma coisa parece inegável: as estradas portuguesas continuam a ser meios socialmente hostis, onde a falta de segurança e de respeito pela vida humana são obstáculos insuplantáveis a uma desejada paz rodoviária.

O criminoso rodoviário vai nu

O Independente, 31/10/03

Gostei da ideia de controlar a velocidade média em auto-estrada através das entradas e saídas das portagens. Gostei tanto da ideia que a fui apresentar pessoalmente ao Secretário de Estado da Administração Interna, há um mês e meio.

Claro que a ideia não foi minha. Em matéria de segurança rodoviária, não é preciso ter muitas ideias originais. Basta estar medianamente informado do que se tem feito em países que já resolveram as suas guerras civis rodoviárias.

O que é necessário é saber em que altura propor ideias de prevenção do crime rodoviário, e saber quando e como executá-las. Uma coisa é um cidadão propor uma ideia, outra coisa é um governante impor a execução de uma medida. A ideia que eu propus faz sentido no contexto presente, porque se destina, em geral, a combater a impunidade dos potentes deste mundo e, em particular, a obrigar as caravanas de políticos a marchar mais lentamente pela rodopaisagem eleitoral. Já o anúncio de uma medida avulsa, sem consideração do possível impacto social negativo e sem contratualização prévia com os concessionários, surgiu publicamente como um atropelamento atabalhoado da ideia inicial.

Repito: gostei da ideia de controlar a velocidade média em auto-estrada. Numa altura em que a nossa privacidade é espiolhada a todo o infomomento e de todas as ciberformas, controlar daquele modo a infracção rodoviária do excesso de velocidade que nos está a matar como vacas loucas é uma intromissão benigna do Grande Irmão nos instintos infractores dos cidadãos. Tomara que os heróicos defensores da privacidade da Via Verde estivessem mais atentos à devassa a que são sujeitos em todos os momentos em que não estão a infringir o limite máxima de velocidade em auto-estrada (120km/hora para quem não saiba).

Não nos iludamos. Quem guia a 200 km/hora em auto-estrada, é quem o pode fazer. Gostei da ideia de poder apanhar políticos, executivos e industriais nas malhas do controlo policial. Por isso a propus ao Secretário de Estado da Administração Interna: para combater a impunidade que mata.

2003: Um ano (quase) perdido

SIC Online, 23/12/03

Os decisores políticos imaginam – ou querem fazer-nos crer que imaginam – que a tragédia rodoviária pode desaparecer com um passe de magia feito de boas intenções.

Ou seja, impotentes face à falta de recursos, à impossibilidade de articulação entre organismos, ao desinteresse da maioria dos utentes das estradas face às suas mensagens, recorrem ao que em inglês se designa por “wishful thinking” .

Imaginam – ou querem fazer-nos crer nisso - que, se ameaçarem com operações policiais e fiscalização mais rigorosa os não muitos cidadãos que ainda os ouvem, e se prometerem mais meios, mais leis e mais campanhas educativas, conseguirão obter bons resultados numa luta contra a sinistralidade que parece ter contornos similares aos moinhos de vento do D. Quixote de Cervantes.

Infelizmente, as boas intenções e a retórica paternalista não conseguem esconder falhas estruturais já cristalizadas na gestão política da “segurança rodoviária”. O Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR), anunciado pelo primeiro-ministro com pompa envergonhada numa fria manhã de sábado, em Março passado, foi elaborado à pressa, por um grupo heterogéneo de pseudo-especialistas, a partir de uma visão superficial dos problemas do sistema rodoviário. Várias das medidas prometidas (por exemplo, kits-mãos livres para telemóveis, coletes reflectores, alteração do regime de coimas), já várias vezes adiadas, não foram fundamentadas por critérios analíticos, não foram orçamentadas, nem foram claramente explicadas ou justificadas.

Passaram nove meses desde a apresentação do PNPR e não passou para a opinião pública a ideia de que há empenho, direcção, articulação ou recursos financeiros e humanos suficientes para por o plano em prática. Em vez disso, tornaram-se evidentes as desautorizações, descredibilizações e mal-entendidos entre o MAI, e os comandos e corporações policiais (em particular, no respeitante à GNR-BT). Os anúncios de atribuição de novos meios (veículos, equipamentos, etc.) são requeitados e as declarações de pendor securitário soam a falso, face à inconstância da presença policial nas estradas. A gestão da comunicação das decisões e acções oficiais é confusa e extemporânea.

Não devemos esquecer que os principais factores de redução da sinistralidade grave não são as políticas de prevenção e segurança rodoviária da administração central, mas sim:

- o rejuvenescimento progressivo do parque automóvel – onde há cada vez mais veículos guarnecidos com airbags, ABS, e outros dispositivos de segurança activa e passiva;
- o elevado nível de alerta conseguido, independentemente das acções oficiais, pela comunicação social – que tem conseguido aumentar o nível de consciência individual do risco da condução e promover a discussão colectiva da problemática da sinistralidade, nos seus diversos enfoques;

Mas sobretudo é sinal de fraqueza o facto de a administração pública promover discursos optimistas sugerindo que a redução dos números de sinistrados face a anos anteriores se deve ao sucesso das suas acções. É, genericamente, falacioso argumentar, sem o demonstrar, que a redução dos números de mortos e feridos se deve – genericamente – às acções do PNPR. Podemos conceder que as fiscalizações aumentaram, que a cobrança de multas se tornou mais eficaz e que as inspecções ao funcionamento administrativo das escolas de condução se tornaram mais frequentes. Mas as autoridades não conseguem provar que, por exemplo, a fiscalização policial contribuiu mais para a diminuição da velocidade excessiva que a redução que ocorreu este ano no consumo de combustível. Assim como não é procurando apropriar-se da oratória de associações como a ACA-M, anunciando desejos de paz rodoviária pelas estações de rádio e televisão, que as autoridades responsáveis pela gestão da insegurança nas estradas conseguirão modificar a situação presente.

Estarei a ser demasiado severo no meu balanço? Creio que não. Até ver, o PNPR é uma carta de boas intenções cuja aplicação é, no máximo, timorata. Fala quem vê que, no dia-a-dia do ano de 2003, o nível de agressividade, a frequência das infracções, a ausência das polícias, e as armadilhas escondidas nas ruas e estradas portuguesas continuaram quase inalterados em relação a anos anteriores.

“Normalmente a 150”

SIC Online, 22/01/04

O Senhor Esgalha, administrador de um Forum internet chamado Gotagang escrevia recentemente:

"<http://www.paz-na-estrada.blogspot.com/>

este blog e do ACAM, essa seita de maniacos. sao mais fanaticos que os muçulmanos e mais chatos que as testemunhas de jeova. mas o blog esta fixe. demosntram as varias falhas que ha no codigo, ma condição das estradas etc.

eles sao maniacos, mas no fundo e pro uma boa causa, a segurança nas estradas"

[<http://www.gotagang.netcanvas.net/newforum/viewtopic.php?t=613>]

O Senhor Esgalha não descreveu a ACA-M. Descreveu sim, e de forma acutilante, o seu próprio ponto de vista sobre a ACA-M. Ponto de vista que, estamos certos, é partilhado por muitos outros Senhores e Senhoras Esgalhas, preocupados pela segurança rodoviária e pela saúde dos muitos cavalos amontoados sob o *capot* dos seus popós. Já há algum tempo, aliás, que a ACA-M é qualificada de seita de talibãs por Esgalhas, Curtes, Ganzas e Picas. Uns talibãs um bocado esquisitos, que em vez de atentarem contra os direitos humanos parece que os querem defender...

O epíteto começou a ter uma certa voga nos *discussion groups* do Streetracing quando, por nossa proposta, o anterior Secretário de Estado da Administração Interna (Rui Carlos Pereira) introduziu o princípio da fiscalização da velocidade média no Código da Estrada (nº 4 do art. 27º). Não houve, até hoje, vontade política de pôr esta medida de fiscalização em prática e, por isso, nunca os radares necessários para o efeito foram alguma vez adquiridos.

Um adepto das teorias da conspiração diria até que os concessionários privados de auto-estradas tudo fariam para que tal medida nunca se materializasse, porque atentaria contra os seus interesses comerciais - a velocidade de circulação seria, ao fim e ao cabo, um importante trunfo da Brisona e das Brisinhas para garantir que o seu produto atraí os Senhores Esgalha e companhia.

O problema é que, não podendo beneficiar desta brilhante ideia da ACA-M, porque os políticos julgam que prezam os votos que os elegem, a GNR-BT vê-se forçada a apanhar os criminosos da estrada recorrendo a métodos que são eles próprios de legalidade duvidosa, e perigosidade certa: usando e abusando das "viaturas descaracterizadas".

A crer nos *clips* vídeo que a BT envia regularmente para as televisões, dir-se-ia que há agentes que, andando na "esgalha" ao volante de um conhecido Subaru Impreza, até parece gostarem do que fazem. Afinal, o *rush* de adrenalina é conseguido à custa do dinheiro dos contribuintes.

Há pouco tempo, uma reportagem jornalística, que dava conta da acção de uma brigada na A1, informava que as "viaturas descaracterizadas" da BT patrulham "normalmente" a 140, 150 km/h, e aceleram acima dos 200 km/h quando em perseguição.

A seita dos maníacos, ao ler a notícia, decidiu enviar o seguinte requerimento para a DGV e para o comandante da GNR-BT:

Exmos. Senhores,

Teve a ACA-M conhecimento que, de acordo com uma notícia publicada no jornal O Público (24/12/03), parece ser procedimento normal das brigadas de trânsito da GNR, circulando em viaturas descaracterizadas na A1, a prática da condução acima dos limites de velocidade máxima permitida não apenas durante a perseguição a infractores mas também em situação de patrulha normal.

Esta notícia é, para nós, causa de perplexidade, já que o oficial da GNR-BT identificado na reportagem como "Cabo Laje" afirma que:

- as patrulhas circulam "normalmente a 140, 150 [km/hora]";

- as patrulhas são tolerantes em relação "a quem não circula muito para além do limite".

Tendo em consideração o facto de um veículo em excesso de velocidade tender "normalmente" a produzir, nos condutores dos veículos de que ele se aproxima, comportamentos imitativos/competitivos que resultam no aumento médio da velocidade colectiva de circulação um determinado ambiente viário, vimos questionar este tipo de práticas e, nomeadamente, inquirir se, na perspectiva da DGV e da GNR-BT a circulação em excesso de velocidade, por parte das brigadas de trânsito descaracterizadas na A1 é não será ilegal, perigosa e anti-pedagógica.

Se o for, vimos requerer que sejam tomadas as devidas medidas, disciplinares ou outras, que possam eliminar tais práticas. Vimos ainda requerer a implementação nessa via, e futuramente noutras, de dispositivos de radar que permitam a medição da velocidade média de circulação automóvel, tal como é previsto no n.º 4 do art. 27.º do Código da Estrada.

Sem outro assunto, enviamos os nossos melhores cumprimentos,

A direcção da ACA-M

Imagine-se agora que, por obra do Diabo, Maomé ou Jeová, a DGV nos ouvia e os radares eram mesmo adquiridos. Arriscávamo-nos a chegar ao aterrador ponto em que deixaria de haver 80% de condutores em regular excesso de velocidade nas cidades e nos campos (dados do LNEC) e que pessoas perfeitamente normais, como os Senhores Esgalha, Curte, Ganza, Pica, Sousa Tavares e Alcino Cruz viriam mesmo (que absurdo...) a ser considerados maníacos e fanáticos, por uma improvável maioria de cidadãos cumpridores da lei e respeitadores da vida humana.

O IP5 do Marquês

Diário de Notícias, 2/04/04

Todos os dias, os lisboetas assistem impassíveis à construção de um “túnel da morte” no centro da cidade, com inclinação média de 9%.

Um túnel não deve exceder 3,5% de inclinação. Em nenhum caso, diz a Directiva Europeia sobre Requisitos Mínimos de Segurança de Túneis (DERMST), deve ter mais de 5%. Compreende-se: o maior risco num túnel é o incêndio por auto-ignição das viaturas. Um declive de 3,5% aumenta em 5 vezes a probabilidade de auto-ignição; com 5%, duplica o perigo de intoxicação mortal por monóxido de carbono (o fumo só sobe numa direcção) e de acidente (as distâncias de travagem chegam a 50m).

A frequência de fogos em túneis rodoviários urbanos é sempre superior à dos outros túneis; e os túneis congestionados com mais de 1.000m têm uma frequência de incêndios superior a mais de um fogo por mês.

O custo de uma morte em túnel é largamente superior ao custo de uma morte à superfície. O custo directo e indirecto de um desastre em túnel é proibitivo (o total dos acidentes em túneis é de 210 milhões de euros/ano).

A DERMST (legislação de referência para todos os túneis europeus) exigirá análise prévia de riscos para a elaboração de estudos de custo/benefício prévios ao projecto-base nos túneis da Rede Trans-Europeia de Transportes, incluindo todos os acessos e intermodalidades.

A CML estava consciente da DERMST quando projectou a obra do túnel do Marquês: por isso incluiu no caderno de encargos várias medidas de segurança exigidas pela Directiva. Mas há gravosas faltas que farão deste túnel um caso único de negligência dolosa e de crasso desrespeito de todas as normas e boas práticas:

- A inclinação chega aos 9,4% - 5,9% mais que o máximo recomendável e 4,5% mais que o permitido;
- a visibilidade de uma das curvas em descida é inferior a 20 metros;
- a construção não é em tubo duplo, com conexões em porta de aço anti-fogo;
- a sua largura não permite via de emergência para ambulâncias, com encosto de dupla fila de viaturas;
- não há rampas escapatórias a cada 200m, exigíveis para salvar pessoas com mobilidade reduzida.
- Não houve análise de risco em fase de pré-projecto (obrigatória porque o túnel tem mais 1.000m, inclinação superior a 3%, e menos de 7,5m largura).

Construir um túnel com inclinação média de 9%, sabendo que não existe exemplo semelhante na Europa, obrigaria a uma análise quantitativa de riscos para avaliar a sua viabilidade. Nunca foi feita. E, porque 80% dos condutores portugueses excedem os limites

legais de velocidade, é óbvio que a inclinação do túnel teria de ser inferior, e não superior, ao máximo recomendável: 3,5%.

A construir ali um túnel, segundo as normas e boas práticas aprovadas, ele deveria partir do viaduto Duarte Pacheco e passar sob o actual túnel das Amoreiras em direcção à praça do Marquês de Pombal.

Versão Longa

Todos os peritos o confirmam: é recomendável que a inclinação de um túnel rodoviário não exceda os 3,5%. Em nenhum caso, diz a próxima Directiva Europeia sobre Requisitos Mínimos de Segurança de Túneis (DERMST), deve o gradiente exceder 5%. Caso um túnel tenha mais de 1.000 metros, um gradiente de mais de 3%, curvas com visibilidade inferior a 100 metros, previsão de tráfego superior a 9.000 viaturas/dia, e largura de faixas inferior a 3,5m, então é obrigatória análise quantitativa de risco e o túnel deve ter tubo duplo em vez de faixas separadas por pilares (para que, em caso de desastre ou incêndio num tubo, o outro funcione como escapatória).

Compreende-se: o maior risco num túnel é o incêndio por auto-ignição das viaturas. Segundo o Relatório do Comité de Peritos da UNECE, que serviu de base à proposta de Directiva da CE, um gradiente de 3,5% aumenta em 5 vezes probabilidade de avarias e auto-ignição dos veículos; um gradiente de 5% duplica a quantidade de intoxicação mortal por ingestão de monóxido de carbono (por o fumo só tem só uma direcção de saída); e um gradiente de 5% obriga a distâncias de travagem superiores a 50m, a mais de 60km/h.

Ainda segundo o CP-UNECE, a frequência de fogos em túneis rodoviários urbanos é sempre superior à dos outros tipos de túnel; em 60% dos túneis avaliados em 1999, tinha havido pelo menos um incêndio; a frequência de incêndios superior a mais de um fogo por mês, só ocorre em túneis de mais de 1.000m e/ou em túneis congestionados.

A DERMST explicita que o custo de uma morte num túnel é largamente superior ao custo de uma morte à superfície (mais de 1 milhão de euros, a valores de 1997). O custo total anual dos acidentes em túneis é de 210 milhões de euros. Por isso, para a elaboração do estudo de viabilidade (custo/benefício), que deve acompanhar sempre o projecto-base de um túnel, é necessária uma análise prévia dos riscos da concepção proposta do túnel para a segurança rodoviária.

A DERMST respeita a todos os túneis da Rede Trans-Europeia de Transportes, incluindo todos os acessos e intermodalidades. Para mais, foi concebida para ser a legislação de referência para todos os túneis europeus, urbanos ou estradais, construídos, em construção ou em projecto.

A CML estava consciente da proposta de Directiva quando projectou a obra do túnel das Amoreiras, em Lisboa: prova disso é que incluiu no caderno de encargos um conjunto vasto de medidas de segurança que são as exigidas pela Directiva. Mas, devido à escolha do

traçado e geometria, e à baixa orçamentação, há gravosas faltas que concorrerão provavelmente para fazer deste túnel um caso único de negligência dolosa e de crasso desrespeito das normas e boas práticas exigidas pelo Livro Branco da Segurança Rodoviária da Comissão Europeia e pelo Plano Nacional de Prevenção Rodoviária:

- o gradiente (inclinação) chega aos 9,4% - 5,9% superior ao máximo recomendável e 4,5% ao máximo permitido;
- a visibilidade da curva para a esquerda em descida, quando se vem das Amoreiras, é inferior a 20 metros;
- a construção é em placa com pilares e não em tubo duplo, com conexões em porta de aço anti-fogo e anti-inundação (exigido dado se prever mais de 9.000 veículos/dia/faixa);
- ausência de via de emergência, largura mínima de 7,5 no túnel – para passagem de ambulâncias, com encosto de dupla fila de viaturas aos lados; ou para encosto de viaturas avariadas em faixa dedicada;
- ausência de rampas escapatórias de 200m em 200m – exigíveis para salvar pessoas com mobilidade reduzida.
- ausência de análise quantitativa de risco e plano de emergência elaborados em fase de pré-projecto (obrigatórios porque o túnel tem mais 1.000 metros, gradiente superior a 3%, e menos de 7,5m largura/faixa).

Construir um túnel com inclinação média de 9%, com extensão crítica superior a 120m, sabendo que não existe outro exemplo semelhante em toda a Europa, obrigaria a uma análise quantitativa de riscos e de custos-benefícios detalhadas, antes do projecto de execução. Tal nunca foi feito. E, porque 80% dos condutores portugueses excedem limites de velocidade estabelecidos (LNEC, 2001), é para todos óbvio que a inclinação do túnel das Amoreiras tem de ser inferior, e não superior, ao máximo recomendável: 3,5%.

Todos os dias, os lisboetas assistem, com a impassividade que a ignorância lhes proporciona, à construção de um “túnel da morte” no centro da cidade. A construir um túnel naquela zona, de acordo com as normas e boas práticas aprovadas, ele terá obrigatoriamente de partir do viaduto Duarte Pacheco e, por processo de mineração, passar sob o actual túnel das Amoreiras em direcção à praça do Marquês de Pombal.

Fazer túneis a olhómetro

Diário de Notícias e SIC Online, 8/04/04

Acabo de ler um documento extremamente significativo sobre o modo como o estado português, representado pelo Instituto de Estradas de Portugal (IEP), participou na Comissão Internacional de Peritos das Nações Unidas que elaborou, em 2000-2001, um conjunto de exigências técnicas que devem ser cumpridas para garantir níveis mínimos de segurança em túneis rodoviários.

Foi, note-se, a partir do Relatório desta Comissão Internacional que a Comissão Europeia e o Parlamento Europeu elaboraram, em 2002, uma proposta de Directiva sobre Requisitos Mínimos de Segurança em Túneis, que se encontra agora em vias de aprovação.

O documento de trabalho em causa, o [TRANS/AC.7/2001/8](#), de 8 de Janeiro de 2001, reporta as respostas que as autoridades de gestão das estradas de vários países europeus deram a um questionário da Comissão sobre segurança de túneis.

O Eng. Mário F. Oliveira, em representação do IEP, informava, então, a Comissão que:

1. Não há em Portugal quaisquer normas, recomendações ou legislação sobre segurança em túneis;
2. As medidas que a Comissão Internacional de Peritos elaborou são, para Portugal, suficientes e satisfatórias;
3. O IEP e o estado português não parecem considerar propor alterações à proposta dos peritos;
4. Não há metodologias para análise e gestão do risco de acidentes e incêndios em túneis, em Portugal;
5. Portugal não tem, nem considera vir a ter, qualquer classificação dos túneis, em função do seu grau de risco;
6. O IEP não dispõe de informação estatística ou outra sobre incêndios, acidentes ou avarias, ocorridos em túneis portugueses.

Este documento é importante porque:

Mostra que o estado português constrói (e autoriza a construção de) túneis sem atender suficientemente à segurança dos seus utentes;

Mostra que o estado português não produz, nem requer, análises de risco prévias à elaboração dos projectos-base das obras dos túneis, e portanto não tem qualquer ideia sobre se um túnel terá viabilidade económica (isto é, se o custo de potenciais acidentes, avarias e incêndios, é ou não compensado pelos benefícios económicos decorrentes da sua abertura);

Mostra, por fim, que o estado português está satisfeito com as medidas propostas pela Comissão Internacional de Peritos da UNECE sobre Segurança em Túneis, e avaliza-as plenamente como futura legislação de referência para salvaguarda da segurança em túneis.

Nem que fosse por esta razão, a construção do “Túnel do Marquês”, em Lisboa, é ilegítima, atentatória das normas internacionais aceites pelo estado português, e dolosamente negligente, já que – entre outras características perigosas, tem uma pendente máxima de 9,4% - ou seja, 5,9% mais que o máximo recomendável pelos peritos, e 4,4% mais que o máximo permitido pela pré-directiva comunitária sobre segurança em túneis.

O que está mal, muda-se

Correio da Manhã, 31/07/04

Ninguém defende melhor os nossos interesses que nós próprios. Se não é assim, pelo menos deveria ser. Muitas vezes, é por preguiça e por falta de motivação cívica que preferimos delegar em outrem a defesa dos nossos interesses e direitos.

Uma coisa é, por exemplo, confiarmos de forma participada no apoio que um médico, um advogado ou um professor nos prestam, sem deixar de acompanhar os processos decisórios outorgados pelas suas especialidades. Outra coisa, completamente diferente, é delegarmos completamente nas mãos desses especialistas a responsabilidade pela nossa saúde, pelos nossos direitos ou pela educação dos nossos filhos.

O mesmo se passa em relação aos políticos. Preferimos frequentemente delegar neles, por um processo de obscura “representação democrática”, o nosso poder de resolução de problemas, de decisão sobre matérias fundamentais para a nossa vida individual e colectiva, mesmo sabendo que os partidos a que eles se agregam são sobretudo corporações feitas de redes de amizades, de ligações familiares e de dependências perigosas a poderes constituídos.

Nesta medida, o regime estabelecido de representação democrática pode não passar de uma fraude e de um embuste, se não é acompanhado de processos formais e informais de fiscalização das acções e decisões dos governantes e dos órgãos centrais e locais da administração pública do Estado.

A monitorização das decisões, por um lado, e a promoção de ideias, por outro, são aspectos complementares de uma forma de exercer o nosso direito – e o nosso dever – de participar civicamente na vida política, seja individualmente seja por via associativa.

Se delegamos irresponsavelmente os nossos interesses nos políticos, eles farão o que sempre fizeram o princípio do mundo: apropriar-se-ão da nossa voz e abusarão da nossa confiança. É a ordem natural das coisas, e só de nós nos poderemos queixar quando isso acontece.

Mas também podemos conceber o regime democrático assente na representação eleitoral como um sistema de créditos e débitos, em que o eleito se torna automaticamente nosso devedor, com a obrigação de servir a nossa causa e os nossos interesses. Neste caso, torna-se nossa responsabilidade controlar o político em permanência, participar nas suas decisões, monitorizá-las, orientá-las, questioná-las, e até propor-lhas.

É isso que a Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados (isto é, de cidadãos que se auto-mobilizam para a defesa dos seus interesses) procura fazer, todos os dias e não apenas de quatro em quatro anos. Porque o que está mal, muda-se.

“Eles” querem acabar o túnel do Marquês

Diário de Notícias, 18/12/04

Há alguma verdade quando se diz que “os partidos políticos” são todos iguais. Tomemos o caso do “túnel do Marquês”, um projecto de obra viária que simboliza o pior que a suposta “boa moeda” do populismo cavaquista legou à “má moeda” santanista: a “política do betão”, o caciquismo, o narcisismo e a desconsideração do interesse público.

Na mesma altura que se iniciava o processo de Avaliação de Impacte Ambiental, o Parlamento Europeu aprovava – a 29 de Abril passado - uma Directiva sobre requisitos mínimos de segurança em túneis, que estipula que não se construam túneis com uma inclinação superior a 5%, devido ao elevado risco associado de acidente, auto-ignição e incêndio. Desde então e até hoje, nem um único deputado, eurodeputado, grupo parlamentar, partido ou comentador político se preocupou em anunciar aos eleitores portugueses a aprovação de tal Directiva e os seus efeitos práticos na segurança rodoviária e responsabilização das entidades públicas.

Face a tal Directiva, e às recomendações dos técnicos que a fundamentaram, não há qualquer justificação ética e legalmente sustentável para a CML admitir construir no Marquês um túnel inerentemente perigoso. A propósito da excessiva inclinação, da curva apertada e dos obstáculos estruturais ao auto-salvamento das pessoas em caso de desastre, incêndio ou cataclismo, enviei requerimentos a diversas autoridades autárquicas, nacionais e internacionais. Para alertar os cidadãos contra a intenção da CML de abrir ao público um túnel que não oferece garantias mínimas de segurança, cheguei ao ponto de classificar a obra como “o IP5 do Marquês”. Fi-lo, por não querer ser cúmplice, por omissão, por silêncio ou por cansaço, da abertura ao público de uma estrutura que provocará previsivelmente demasiados desastres graves, com trágicas consequências humanitárias.

Agora, que chega ao fim o processo de consulta pública do Estudo de Impacte Ambiental que a CML encomendou, e que a autarquia inunda as ruas da cidade com outdoors de auto-publicidade caciqueira (“queriam acabar com ele, nós vamos construí-lo”), reafirmo a minha extrema preocupação pelo facto de a inclinação projectada para o referido túnel ser praticamente o dobro do máximo indicado pela Directiva, e quatro vezes maior que a inclinação recomendável internacionalmente para garantir as devidas condições de segurança aos utentes, e prevenir desastres e incêndios com consequências trágicas como aquelas que ocorreram em anos recentes em vários túneis urbanos e interurbanos europeus.

Na verdade, o perigo inerente do túnel decorre directamente da opção de traçado e não é um factor de risco que possa ser simplesmente negligenciado, minimizado ou eliminado. Um gradiente de 3,5% aumenta em 5 vezes a probabilidade de avarias e auto-ignição dos veículos; um gradiente de 5% duplica a probabilidade de intoxicação mortal por ingestão de monóxido de carbono (dado os fumos só terem uma direcção de saída).

Ora, o túnel do Marquês tem descidas com uma pendente de 9,3%, e pontos onde esta é superior a 10%, o que será um factor de risco de acidentes, que não poderão ser simplesmente atribuíveis à “falta de civismo” dos condutores. No entanto, é precisamente essa a posição dos autores do EIA, segundo os quais a segurança do túnel dependerá do rigoroso cumprimento das regras de condução, em particular quanto aos limites de velocidade, que não poderão ser superiores a 40 km/h.

A primeira responsabilidade da CML é oferecer uma infra-estrutura segura e tolerante face à velocidade excessiva e às manobras perigosas. Estudos recentes de psicologia social demonstram que a condução agressiva e o excesso de velocidade em zonas urbanas derivam directamente da tensão provocada por congestionamentos, em particular quando estes antecedem vias onde a circulação se faz fluidamente. É isso que ocorrerá no túnel do Marquês: sujeitos a congestionamentos contínuos à superfície, nomeadamente à entrada de Lisboa, muitos condutores terão a tendência para ultrapassar, em muito, os limites de velocidade num local em que a inclinação excessiva do túnel será simultânea da súbita ausência de congestionamento.

Desresponsabilizar a influência da infra-estrutura na ocorrência de desastres graves, e lançar o ónus da responsabilidade para a falta de civismo dos condutores, é uma atitude totalmente contrária ao espírito de boas práticas e auto-responsabilização das entidades gestoras, que deveriam ter no conceito “horizonte zero”, desenvolvido pelas autoridades gestoras da segurança rodoviária na Suécia, um importante exemplo a seguir.

Sobre este conceito, não será demais lembrar que o “horizonte zero” desloca o ênfase tradicional da responsabilidade pela segurança rodoviária, deixando de impor ao utente a obrigação exclusiva de evidenciar um comportamento cívico, mesmo perante estruturas mal concebidas, mal mantidas e perigosas, e apelando a uma responsabilidade colectiva e partilhada, em que os decisores políticos, os projectistas, as autoridades gestoras, etc., se obrigam a providenciar um ambiente rodoviário seguro, tolerante e intuitivo, através da assunção de boas práticas normalizadas.

O princípio ético básico do programa sueco “horizonte zero” estipula que “a vida e a saúde não podem ser trocados por outro tipo de benefício social”. Já que tal conceito parece totalmente estranho aos técnicos e políticos autárquicos, a última esperança dos utentes reside em quem tem a responsabilidade pela Avaliação do Impacte Ambiental do túnel do Marquês.

Défice de bom senso

O Público, 24/12/04

A fuga aos impostos não é particularmente mais grave em Portugal do que em qualquer país europeu – na Dinamarca, por exemplo, é mesmo um passatempo nacional. A disfuncionalidade e desmotivação dos funcionários públicos portugueses não tem também nada de original – é equivalente à dos franceses, espanhóis ou ingleses. A falta de produtividade do mercado de trabalho terá causas estruturais (falta de investimento, planificação e formação) e conjunturais (pouca mobilidade, pouca clareza de objectivos).

Mais grave é a ausência de política fiscal – responsabilidade dos poderes legislativo e executivo – que resulta em desequilíbrios não estabilizáveis na balança de pagamentos, na relação entre consumo e produção, importação e exportação. Mas, mesmo assim, não será por aí que Portugal diverge dos muito maus exemplos europeus.

Muito mais grave do que tudo o que referi anteriormente é a ausência de mecanismos de controlo, por parte da sociedade civil, das iniciativas do poder público, tanto central como local, que resultam em despesas injustificadas e casuísticas, cujo impacto social e económico nunca é avaliado.

“Fazer obra” é uma conhecida figura de estilo (um pleonasma expletivo) do brevíário político, que evidencia a importância que a receita da “obra feita” tem nos processos de aferição da popularidade dos detentores de cargos públicos junto dos seus eleitores. Infelizmente, o facto de as obras de “encher o olho” esvaziarem os cofres do erário público, e a circunstância de os seus potenciais benefícios não serem nunca avaliados em função dos seus custos, dos riscos inerentes e dos impactos associados, não tem sido até hoje sujeita ao escrutínio dos cidadãos. Isto resulta, em parte, da complexidade dos processos de avaliação e do baixo grau de literacia dos portugueses. Mas deve-se também à não-obrigatoriedade de análises de custo-eficácia-benefício nos empreendimentos públicos, complementada com a dependência das empresas de estudos de impacto ambiental e social face aos seus contratantes (os próprios promotores das obras) e a falta de mecanismos que garantam a não interferência dos decisores políticos nos processos e resultados das avaliações dos técnicos do Instituto do Ambiente.

O malfadado caso do “túnel do Marquês” é um verdadeiro manual de maus procedimentos a este respeito, e de desavergonhada sobreposição da teimosia individual de um político – e do seu pateticamente agrilhado herdeiro na CML – sobre o parecer dos técnicos, os condicionalismos administrativos e, sobretudo, os imperativos ético-legais que definem o serviço público como prioridade absoluta dos decisores políticos. A construção do túnel começou (e recomeçou) sem que tenha sido realizada uma avaliação dos riscos e dos impactes vários: hidrogeológicos, sísmicos, de segurança rodoviária, de tráfego, de desmoronamento do túnel do Metro, etc.. O LNEC, o INETI e outras entidades não se pronunciaram sobre os seus riscos. Não foi feita qualquer auditoria de segurança rodoviária em fase de projecto. Não houve, até hoje, um engenheiro de transportes que, em consciência, tenha justificado a utilidade da obra. Até mesmo o próprio estudo de impacto

ambiental, claramente submisso ao seu contratante que é a CML, alerta para as paradoxais consequências da sua abertura ao público: irá induzir mais tráfego em toda a zona e provocar novos congestionamentos no Marquês.

Em suma, ninguém, com qualificações técnicas e científicas, negou até hoje que o túnel seja perigoso, paradoxal, inútil e economicamente iníquo. Mas, enquanto o responsável político pela abstrusa ideia de o construir flana etereamente sobre os efeitos da sua decisão, uma população amorfa de 3 milhões de almas (os habitantes da região metropolitana de Lisboa, que serão os mais directamente interessados no processo) assobia para o ar e aguarda fatalista o fim do processo, que se iniciou com uma aparentemente simples delegação de poderes e direitos civis legitimada por via eleitoral.

Na sua candura, o Dr. José Sá Fernandes descreveu já o seu acto questionador como uma vitória da participação cívica. Sendo menos optimista, tenho visto todo o processo como uma manifesta derrota da capacidade de mobilização dos cidadãos para avaliar empreendimentos que lhes dizem claramente respeito. Apenas um advogado, dos milhares que vivem e trabalham na região metropolitana, tomou a iniciativa de accionar o poder judicial. E não mais que uma triste meia-dúzia de pessoas terá participado activamente na consulta pública do estudo de impacte ambiental do túnel do Marquês, que decorreu entre Novembro e Dezembro. “Acabe-se o túnel e depois se verá”, já ouvi eu dizer a muita gente. A articulista Clara Ferreira Alves escreveu recentemente (Diário Digital, 5/12/04) que a conclusão das obras do túnel é bem vinda por causa dos transtornos actuais e porque lhe “custa a crer que toda a gente que planeou este Túnel se tenha enganado e vá construir um Túnel [...] perigoso”. Ninguém reclama sequer do facto de a presidência da CML, numa clara expressão de fobia persecutória, ter dispendido mais de 50 mil euros em 30 outdoors de auto-publicidade (“*Eles* queriam acabar com ele, nós vamos concluí-lo”).

Se queremos reduzir o défice das contas públicas em Portugal, e criar um país minimamente sustentável, a solução passa não tanto por votar reactivamente contra a má prestação dos políticos (foi aproveitando a insatisfação popular contra João Soares que Santana Lopes chegou onde chegou), mas por exercer controlo activo através dos mecanismos legalmente previstos de participação dos cidadãos nas tomadas de decisão da administração pública. Quando os decisores políticos se virem obrigados a prestar contas, a justificar as suas decisões, a fundamentá-las através de estudos de custo-benefício, começarão a perceber que “fazer obra” não tem de significar esbanjarem o dinheiro dos contribuintes em projectos infundados, com o objectivo egoísta de dar lustro ao seu ego e de se auto-beneficiar na hora das consultas eleitorais.