

A Automobilização do Pensamento Selvagem

Manuel João Ramos¹

In Jorge Freitas Branco & Manuel João Ramos (orgs.), *Estrada Viva? Aspectos da Motorização na Sociedade Portuguesa*. Lisboa, Assírio & Alvim, 2003, pp. 183-190.

Texto não citável (a paginação deste texto não corresponde àquela do livro publicado)

Text not to be quoted (the pagination of this text doesn't correspond to that of the published book)

1.

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

2.

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

As causas profundas da ausência de produção antropológica sobre o fenómeno da automobilização (quer dizer, da mobilidade por transporte automóvel) serão muitas, e algumas seguramente insondáveis. Seja como for, este retraimento histórico da reflexão

¹ ISCTE, Investigador do DepANT.

antropológica contrasta claramente com a importância crescente que a presença do automóvel, e de todo o sistema de relações sociais, económicas, políticas, e jurídicas implicado na conceptualização colectiva da mobilidade motorizada, têm na organização das sociedades, mesmo daquelas – as “ditas primitivas” - que sempre constituíram o ponto de fuga da disciplina.

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

Ressalta destes estudos que, por um lado, a sensibilidade holística da antropologia – seja como perspectiva de abordagem e questionamento, como proposta epistemológica e metodológica – pode permitir-lhe oferecer, num contexto interdisciplinar, um contributo relevante para o estudo da mobilidade automóvel e das suas representações colectivas, e para uma melhor compreensão do meio social do trânsito, e mesmo da problemática do risco e da insegurança rodoviária. Por outro lado, tais estudos apelam a uma abordagem relativizadora e comparativa que, sendo uma chave habitualmente importante da análise antropológica, predispõe a convocar experiências e vivências profundamente dissemelhantes para melhor ajudar a situar a relevância de uma temática. Sublinham, assim, a ideia de que os sistemas de mobilidade automóvel implicam princípios comuns e leis gerais de funcionamento, mas que se encontram sujeitos a grandes variações regionais, e produzem diferentes soluções de convivência – mais ou menos hostil – entre as pessoas e os veículos, não apenas em função do grau de automobilização da sociedade mas também do modo como ela transforma os sistemas de representações e os valores culturais (Reiller, 2001: 154 seq.).

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

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

3.

No contexto português, o panorama dos estudos nesta área aponta para uma nítida falta de diálogo interdisciplinar, o que tem levado em muitos casos a que os investigadores se refiram, com autoridade questionável, a matérias que excedem a sua competência disciplinar, sem procurar o contacto de especialistas de áreas distintas. Foi com a preocupação de contribuir na busca de respostas a este problema que optei por invocar explicitamente no título desta comunicação o livro de Claude Lévi-Strauss, *La pensée sauvage* - uma obra antropológica que suscitou, na sua época², um intenso diálogo interdisciplinar. A ideia de uma “automobilização do pensamento selvagem” tem assim um duplo sentido. Por um lado, sugere um apelo ao interesse pelo fenómeno da automobilização por parte da investigação antropológica, e por outro, procura definir os termos de um contributo possível da antropologia para essa área de estudo³.

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

Teria sido de grande utilidade que a investigação científica tivesse acompanhado desde o início, de forma sistematizada, a transformação de Portugal em sociedade automóvel - em particular, desde meados dos anos oitenta. Infelizmente, o recente processo de universalização do uso do transporte automóvel privado, e a concomitante adaptação estrutural da sociedade portuguesa, não mereceram a atenção de um observatório interdisciplinar⁴. A engenharia social operada em Portugal poderia assim ter sido eventualmente menos traumática, tanto no que respeita ao endividamento das famílias e do país, e à mudança do sistema de valores, como no que respeita aos índices de sinistralidade rodoviária e aos problemas de saúde pública deles decorrentes.

Numa perspectiva antropológica, a ideia de uma “automobilização do pensamento selvagem” significa antes de mais que um estudo social e cultural das relações entre o homem e o automóvel pode revelar a existência de sistemas colectivos de codificações e representações, que se apropriam de sistemas pré-existentes, transformando-os. De algum modo, e desenterrando das memórias antigas da disciplina uma expressão particularmente feliz de Marcel Mauss, poderíamos conceber o fenómeno da automobilização como um “facto social

² *La pensee sauvage* foi publicado em 1962.

³ O título desta comunicação remete também, através de um jogo irónico talvez um pouco obscuro, para uma obra fortemente revisionista das propostas lévi-straussianas: *The Domestication of the Savage Mind*, de Jack Goody (Cambridge, 1977); ver Ramos, 2000.

⁴ Criado no final dos anos noventa, o Observatório da Segurança Rodoviária da Direcção-Geral de Viação tem um âmbito de actuação relativamente limitado (ver D.G.V., 2003: 55-8). A investigação é promovida através de protocolos de financiamento com instituições universitárias ou com unidades de investigação (como o LNEC), mas não existe um programa articulado de investigação envolvendo, por exemplo, as estruturas da Fundação para a Ciência e a Tecnologia. O *Plano Nacional de Prevenção Rodoviária* (M.A.I., 2003), aprovado em Conselho de Ministros em Março de 2003, é omissivo a este propósito.

total”⁵, através do qual podemos substituir um olhar demasiado especializado por uma percepção global e interactiva de ideias, práticas, concepções e produções, problemas e soluções sócio-culturais que nele se exprimem.

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

Mas, na medida em que um automóvel só o é verdadeiramente quando interage com o ser humano – isto é, quando, paradoxalmente, começa a conduzir o condutor, a controlar quem o controla – a compreensão do seu impacto na sociedade requer que procuremos também compreender as características simultaneamente apolíneas e dionisíacas dos seus usos, os índices de violência e risco que ele suscita (Breton, 2001: 73-4), mas também o seu potencial como instrumento de ordenação e sujeição colectiva em contextos sociais onde impera o anonimato e a comunicação abstracta e à distância. Nesta medida, o estudo do problema da insegurança rodoviária, resultado de tensões sociais, psicológicas e tecnológicas divergentes, pode revelar-se como uma área de particular interesse para o estudo da dinâmica do fenómeno da mobilidade automóvel, desde que não percamos de vista que, sendo o risco uma constante do sistema – bem ou mal percebida pelos utentes – este comporta um importante factor de normalização e de controlo (implícito e explícito).

4.

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

1. O automóvel parece fornecer ao seu utilizador sensações de auto-domínio, de controlo físico, e constitui uma expressão de liberdade individual dos seus movimentos. Como o escritor Rui Zink tem referido em diversas ocasiões, o automóvel constitui-se como uma armadura metálica que provoca estados de consciência alterada e transmite ao condutor uma ilusão de potência sobre-humana. Nesta medida, o automóvel parece favorecer claramente o desenvolvimento de ideais individualistas. Mas, e esta é uma mera hipótese de trabalho, se supusermos a existência de uma lógica representacional subjacente ao processo de automobilização, ela não se pautará antes de mais por uma colectivização do pensamento e por uma dissolução das identidades individuais? Ou

⁵ “Le fait total social est un ensemble de faits complexes, où tout se mêle, i.e. tout ce qui constitue la vie sociale des sociétés. Les phénomènes sociaux totaux expriment en même temps plusieurs institutions : religieuses, juridiques, morales, politiques, familiales, économiques, esthétiques, etc.” (Mauss: 1950:147).

seja, por trás da armadilha ilusória da afirmação individualista da liberdade pessoal, não encontraremos estruturas de controlo social complexas que tendem para a despersonalização do indivíduo? Dito de outro modo, para além de carapaça de auto-ilusão e de máscara que protege o anonimato do condutor, o automóvel define-se também como extensão mecânica das suas faculdades de significação, mas sob a condição de reduzir a um mínimo de sinais convencionados – e despersonalizados – a comunicação interpessoal em meio rodoviário.

2. Na consideração dos processos de automobilização de uma sociedade são geralmente valorizadas ideias de progresso e evolução social. A automobilização implica certamente uma profunda modificação tecnológica, uma alteração estrutural dos contextos sociais, das conceptualizações espaço-temporais, das formas de cognição e de psico-motricidade. Mas, para compreender o fenómeno, há que nos distanciarmos da potente retórica da evolução e progresso, parte da herança intelectual oitocentista, e questionar os implícitos da linguagem metafórica que a automobilização induz: “velocidade”, “aceleramento”, “direcção”, etc. Nesta área, o trabalho de análise lexicográfica e semântica comparativa pode fornecer interessantes resultados.
3. Como considerar os factores da violência e da prática do risco no contexto da mobilidade automóvel, e o seu peso na criação de situações de insegurança rodoviária? E em que termos é possível estabelecer analogias com a violência da guerra, por exemplo? Assumindo que a situação de violência rodoviária, a condução arriscada, e a prática – tantas vezes impune – das infracções ao sistema de códigos legais e de regras éticas na estrada parecem constituir um perigo para o sistema, poderemos dizer que este se encontra em guerra consigo mesmo, ou será que a violência é uma condição de funcionamento do sistema? Se na perspectiva do legislador, do regulador, ou da consciência cívica preocupada com a segurança rodoviária, a violência é um factor a extirpar, quando consideramos o mundo das representações colectivas sobre o automóvel, traduzidas nos apelos publicitários, na discursividade popular, no imaginário filmico-televisivo, não podemos deixar de atender ao facto de o sistema ter uma natureza complexa e aparentemente paradoxal (Guillaume, 2001: 15 seq.; Le Breton, 2001: 70-1).

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

Bibliografia:

- D.G.V., 2003, *Relatório de actividades: ano 2002*. Lisboa: Direcção-Geral de Viação.
- Davis, Robert, 1992, *Death on the Streets: Cars and the Mythology of Road Safety*. Hawes: Leading Edge.
- Edensor, Tim, 2002, *National identity, Popular Culture and Everyday Life*. New York, NY ; Oxford, England: Berg Publishers.
- Flink, James J. , 1976, *The Car Culture*. Cambridge, Mass.; London: MIT Press.
- Gomes da Silva, José Carlos, 2003, *O discurso contra si próprio*. Lisboa: Assírio & Alvim Editores.
- Gossiaux, Jean-François & Barjonet, Pierre-Emmanuel, 1990, *Automobilisme et société locale : les jeunes et l'auto dans la vallée de la Meuse. Une approche anthropologique*. Paris: INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité).
- Guillaume, Marc, 2001, "Paradoxes" in *Automobile: cahiers de médiologie*, 12, 1^{er} semestre, pp. 25-23.
- Le Breton, David, 2001, "Conduites a risque" in *Automobile: cahiers de médiologie*, 12, 1^{er} semestre, pp. 65-75.
- Lévi-Strauss, Claude, 1962, *La pensée sauvage*, Paris: Plon.
- M.A.I., 2003, *Plano Nacional de Prevenção Rodoviária*. Lisboa: Ministério da Administração Interna.
- Mauss, Marcel, 1950, "Essai sur le don" in *Sociologie et Anthropologie*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Miller, Daniel, org., 2001, *Car Cultures*. Oxford : Berg.
- Ramos, Manuel João, 2000, "Guerra nas estradas: na berma da antropologia" in Branco, Jorge Freitas; Afonso, Ana Isabel, orgs., *Retóricas sem fronteiras 2: Violências*. Lisboa: Celta.
- Ramos, Manuel João, 2000, "On the Embedment of Classical Models of Dichotomy in Modern Anthropology: the Case of Literacy Studies" *Trabalhos de Arqueologia e Etnologia*, 39, 3-4, pp. 61-80.

Reiller, Jacques, 2001, “Une dynamique de l’ambivalence” *Automobile: cahiers de médiologie*, 12, 1er semestre, , pp. 151-61.

Ross, Kristin, 1996, *Fast Cars, Clean Bodies, Decolonization and the Reordering of French Culture*, Cambridge, Mass.; London: MIT Press.

Thoms, D., org., *The Motor Car and Popular Culture*. London: Ashgate, 1998.