

textos de:

ANTÓNIO PEDRO DORES

EMÍLIA MARGARIDA MARQUES

FERNANDO BESSA RIBEIRO

JORGE DA GLÓRIA

JORGE FREITAS BRANCO

LUÍS BASTOS

MANUEL JOÃO RAMOS

MARIA EMÍLIA SANTOS

RUI TATO MARINHO

RUI ZINK

SUSANA PINTO VIANA

peninsulares

ISBN 972-37-0876-0



9 789723 708769

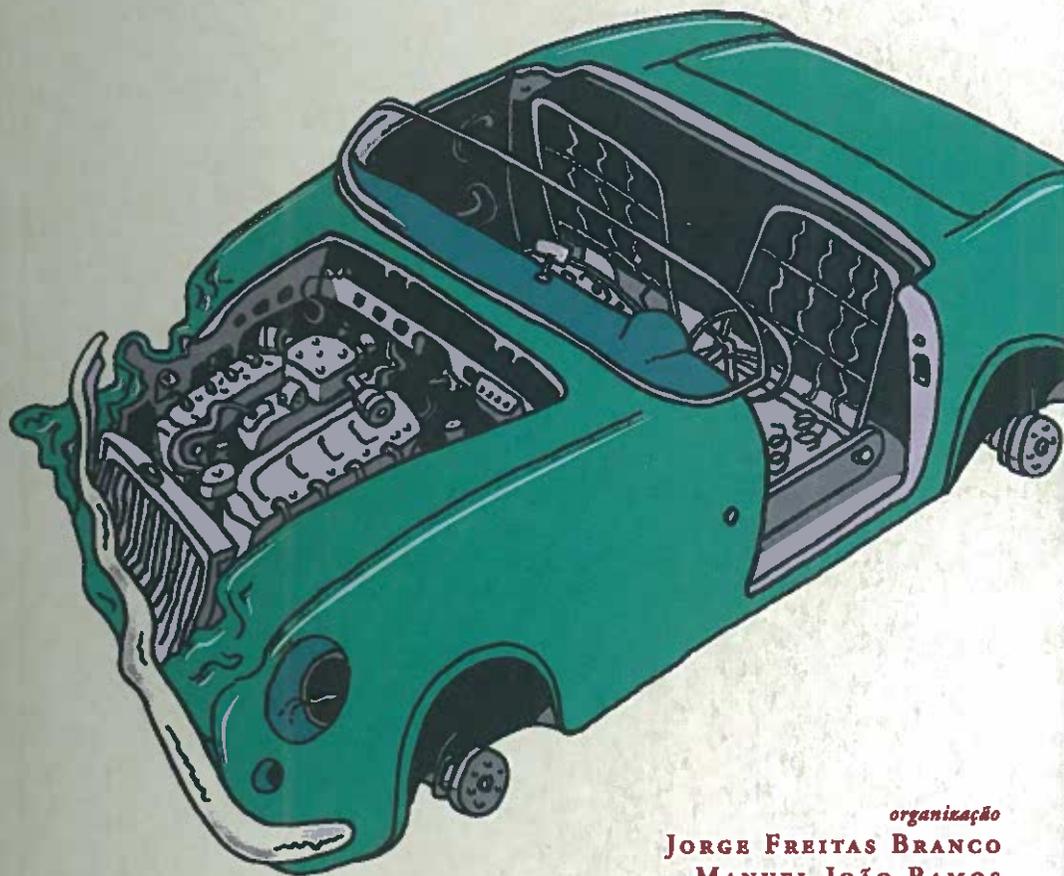
apoio:



DIRECÇÃO-GERAL DE VIAÇÃO

ESTRADA VIVA?

ASPECTOS DA MOTORIZAÇÃO NA SOCIEDADE PORTUGUESA



organização

JORGE FREITAS BRANCO

MANUEL JOÃO RAMOS

ASSÍRIO & ALVIM

OS MODERNOS CAVALEIROS DO ASFALTO:
RISCO E TRANSGRESSÃO NAS
ESTRADAS PORTUGUESAS

FERNANDO BESSA RIBEIRO*

DESAFIANDO A VIDA?

«Uma vida inquestionada não é digna de ser vivida,» afirmou Sócrates. Numa sociedade obcecada pela preservação e prolongamento da vida humana, os comportamentos individuais de muitos dos seus membros parecem querer «trocar as voltas» ao que parece ser um desígnio colectivo. Muitas das actividades quotidianas humanas expõem os actores sociais nelas envolvidos a riscos de ferimentos que podem, em muitas situações, provocar lesões permanentes ou a morte. Transformando o princípio socrático, hoje ganha sentido proclamar que uma vida sem risco e sem transgressão não é digna de ser vivida.

Em boa medida tributários das modernas formas de lazer, os comportamentos que envolvem risco não param de se expandir. Cada vez mais massificados, o alpinismo, o mergulho, o voo livre sem motor, a vela solitária em alto mar, a escalada na montanha, a bicicleta todo-o-terreno, o esqui e o *snowboard* fora de pista, o *rafting* em rios ainda não poluídos por barragens e os desportos motorizados, entre muitos outros, dão expressão concreta ao gosto e, talvez melhor dito, à paixão de homens e mulheres, adolescentes e, não raro, idosos pelo risco. Sobejamente conhecidos por desportos radicais, normalmente praticados em condições «controladas», fazem parte de uma cultura do risco que em alguns espaços, como a estrada, torna manifesta a sua dimensão transgressora¹. Mais do que com qualquer outro grupo que utiliza as estradas, tais como os automobilistas, os camionistas, os ciclistas ou os peões, parecem ser os motociclistas que melhor chamam à existência os valores e os modos de comportamento associados ao risco e à transgressão².

¹ Embora exceda largamente o contexto em que se insere o texto, deve-se sinalizar que o risco e a transgressão estão também presentes em outras práticas humanas como o turismo sexual e o consumo de substâncias psicotrópicas. Em relação a este, o legislador já o reconheceu como factor adicional de risco na estrada.

² Temos de ser cautelosos quando tentamos hierarquizar os comportamentos de risco em função do tipo de veículo utilizado. Trazendo à comparação os automóveis, as versões GTI, RS e Sport de algumas marcas apelam tanto ao risco e à transgressão como certos comportamentos *motard*. Mais, vejam-se os

Recusando as abordagens redutoras e os estereótipos que o senso comum projecta sobre este grupo social, será atinente, no quadro da presente reflexão geral e interdisciplinar, examinar o processo de motomobilização em Portugal, tomando em consideração aspectos aparentemente tão desconexos como a posição do país no sistema mundial, a indústria nacional das duas rodas e a cultura *motard*.

A indústria das duas rodas e a motomobilização num país da semiperiferia.

O nascimento e o desenvolvimento da indústria das duas rodas remonta ao século XIX. Ligada, como tantas outras, à revolução industrial, os progressos da mecânica e da termodinâmica permitiram a invenção de novos mecanismos e artefactos no domínio dos transportes. Contemporâneas do automóvel, a bicicleta e a moto tiveram um desenvolvimento paralelo a este, conquanto tenham ficado aquém dos sucessos e da importância que aquele viria a conseguir ao longo de todo o século XX. Mas a moto está longe de ser uma indústria menor para a motorização das sociedades modernas, sobretudo para as que, no contexto europeu, ocupam posições mais periféricas. É bem conhecido o caso da Itália, onde o veículo de duas rodas, em especial a clássica *scooter* Vespa, hoje transformada em objecto de culto, desempenhou um papel decisivo no desenvolvimento da motorização e da indústria mecânica e do transporte individual.

Portugal não ficou à margem do processo de massificação da motorização individual. Apesar de um certo desfasamento cronológico, medido em duas a três décadas, ele está directamente relacionado com a indústria de motorização baseada na construção de bicicletas e, posteriormente, de ciclomoteres, as motorizadas de que todos ouvimos falar e com as quais nos cruzamos, cada vez com menor frequência, nas nossas deslocações quotidianas.

Nascida em Águeda, o desenvolvimento e a densificação da indústria das duas rodas estão relacionados com as transformações económicas vividas por este aglomerado urbano do centro norte do país desde finais do século XIX.

casos da circulação em contramão em auto-estradas, das «corridas» na ponte Vasco da Gama ou dos encontros de «aceleras» de sábado à noite, onde automobilistas e motociclistas se dedicam a fazer acrobacias e outras manobras sob o olhar excitado de muitos espectadores.

Com um povoamento difuso, tal como ainda hoje se verifica¹, o aparecimento e a subsequente expansão de pequenas oficinas de ferragens confrontou os operários com o problema da mobilidade. Explorando uma oportunidade de negócio, num primeiro momento foram os comerciantes da vila vizinha de Sangalhos que abasteceram o mercado local de bicicletas, prontamente imitados por concorrentes em Águeda. Da comercialização à industrialização ia um pequeno passo, atendendo à longa tradição metalúrgica ligada ao trabalho artesanal do ferro e à já significativa, embora jovem de pouco mais de uma dezena de anos, experiência no sector industrial das ferragens.

Neste processo destacam-se dois actores sociais de Águeda, Eurico Ferreira Sucena e Manuel Caetano Henriques, que souberam mobilizar e utilizar recursos para o arranque desta indústria². O primeiro instalou a sua empresa, a EFS, em 1911 no lugar da Borralha³ (Cruz 1987: 39), o segundo estabeleceu a MACAL no lugar do Sardão. A produção de bicicletas foi, para ambos, o principal negócio durante a fase inicial de actividade. Seria necessário esperar mais de duas décadas para se iniciar o fabrico de ciclomoteres. O autor da iniciativa foi, em 1947, Constantino Ferreira da Silva⁴, importando para o efeito os motores Cucciolo de 49 cm³ fabricados em Itália. Nos anos 50 outras empresas entram neste segmento de mercado emergente: Casal, Famel e, inclusivamente, EFS e MACAL. Na década seguinte a construção de ciclomoteres assumiria grande preponderância económica para a indústria das duas rodas em Águeda, suplantando, em volume de vendas e operários envolvidos, a produção de bicicletas⁵.

¹ Qualquer curta digressão pelo concelho permite verificar que sem o transporte individual muitos operários não o poderiam ser. A grande dispersão de habitações por inúmeros povoados desincentiva, ainda hoje, a organização de serviços de transporte colectivo.

² Vant (1987) observou uma situação semelhante em França, onde o nascimento da indústria do ciclismo se deveu à capacidade de iniciativa de pioneiros como Pierre Gauthier. A este se ficou a dever a fabricação da primeira bicicleta francesa em 1886.

³ De salientar que este lugar era atravessado pela Estrada Nacional n.º 1, o que lhe dava uma localização geográfica privilegiada em termos de acessibilidade, quer para norte, em direcção ao Porto, quer para sul, em direcção a Coimbra e Lisboa.

⁴ Antigo operário de Manuel Caetano Henriques. Abandonou a sua condição de trabalhador para fundar a empresa Confersil onde começou, imitando os pioneiros, por produzir bicicletas.

⁵ Numa breve nota sobre as causas deste processo de industrialização, ele foi certamente «iniciado e desenvolvido por agentes locais» (Reis 1992: 205) cuja acção conduziu à formação de um sector industrial, a metalomecânica, dotado de capacidade interna de crescimento e diversificação, em forte articulação

Este processo de industrialização esteve marcado por (1) um certo desfasamento temporal em relação a outros países europeus onde este sector também se desenvolveu; (2) um desenvolvimento tecnológico tardio e incompleto, mantendo-se a indústria, até décadas bem recentes, na dependência de outros países no que respeita ao fornecimento de motores e de outros componentes mecânicos e eléctricos e (3) um incipiente desenvolvimento dos métodos de produção e de inovação tecnológica em todos os domínios, em especial no *design* e na mecânica. Cabe-lhe, no entanto, o mérito de ter facilitado o acesso dos operários e de outros segmentos das classes trabalhadores à motorização. Este movimento deu-se a partir dos anos 50, com a progressiva substituição da bicicleta pela motorizada, dando assim satisfação às necessidades crescentes de mobilidade que a rudimentar industrialização do país colocava a todos os que trabalhavam (ou desejavam trabalhar) nas fábricas. Único veículo motorizado compatível, pelo preço de compra e baixo custo de manutenção, com os baixos salários auferidos, rapidamente se espalhou pelas cidades e sobretudo vilas e aldeias do país¹. Utilizados quotidianamente, perdura ainda na memória colectiva os movimentos pendulares de entrada e saída das fábricas, com as estradas das imediações inundadas por um corrente caudalosa de centenas de motorizadas que, na sua marcha aparentemente caótica, as transformavam num espectáculo de cor, ruído, fumo e luz, efémero mas revelador da modernização em curso no país.

com a agricultura (de carácter complementar) — dupla actividade agricultura/indústria por parte dos operários — e total passividade dos agentes colectivos locais, substituídos pela iniciativa individual não institucionalizada dos sujeitos locais — operários, encarregados e administrativos — na criação de empresas (Reis 1987: 28-29).

¹ Enquanto que por aqui eram as motorizadas, a motorização em massa avançava em outros países europeus através do automóvel. Talvez o caso mais conhecido seja o da Itália com a produção, às centenas de milhares por ano nas fábricas de Turim, dos Fiat 500 e, posteriormente, 600, acompanhando um processo iniciado pela Alemanha, ainda antes da Segunda Guerra Mundial, com o Volkswagen Carocha.

A MOTOMOBILIZAÇÃO: ENTRE TRANSPORTE DAS CLASSES POPULARES E ARTEFACTO DE ESTILIZAÇÃO DA VIDA DA BURGUESIA E DAS CLASSES MÉDIAS EMERGENTES

A crise na indústria nacional é contemporânea da transformação do modo de uso do veículo motorizado de duas rodas. A sua origem remonta aos anos 80, quando a adesão à Comunidade Europeia abriu o mercado nacional à concorrência, incluindo a dos chamados países terceiros, com primeiríssimo destaque para o Japão e, em simultâneo, se alterou a política fiscal com a eliminação de todos os impostos sobre estes veículos, com a excepção dos que incidiam sobre o valor acrescentado e, nos casos previstos, de circulação. Este novo quadro trouxe à superfície as enormes dificuldades de uma indústria que, habituada à protecção face aos seus concorrentes, acabou incapaz de enfrentar a concorrência japonesa e, em menor importância, a italiana e a alemã. Se a importação de motociclos não teve grandes consequências pois a produção nacional era residual, já a de ciclomotores produziu um golpe profundo, levando ao encerramento de numerosas empresas e ao quase completo desaparecimento das marcas nacionais no mercado, situação que ainda hoje se mantém.

Com a economia em forte expansão, a motorizada, meio de transporte durante décadas a fio de diversas gerações de operários e trabalhadores, é sentenciada ao desaparecimento e substituída pela *scooter* de «plástico», reinventada pelos italianos e japoneses, e pela moto. Enquanto esta se constitui num novo recurso para a estilização da vida de segmentos da burguesia e das chamadas classes médias relativamente privilegiadas, a primeira é objecto de desejo juvenil e de afirmação estatutária dos filhos destas. Ao invés do que acontece em outros países europeus, como em França, onde as classes populares estão sobre-representadas (Portet 1998), em Portugal tudo parece apontar para uma outra composição de classes, marcada pela presença dos indivíduos com maiores recursos (de propriedade, escolar e profissional). Para este quadro concorreu, por um lado, a passagem dos operários e de outros membros das classes populares para o transporte automóvel por abandono da motorizada, socialmente desqualificada, e, por outro, a degradada relação salarial

que impede o acesso por parte destes às motos de elevada cilindrada, de preço elevado e manutenção dispendiosa. Como seria de esperar, no interior deste campo social luta-se também pela distinção entre os indivíduos e grupos que o compõem, lutam essas que têm muito a ver com os diferentes lugares de classe por eles ocupados em outros campos. Através da adesão a marcas e modelos que encontram a sua distinção no preço de aquisição e manutenção e em opções tecnológicas exclusivas, como acontece, por razões bem diversas, com a MV Agusta e alguns modelos da BMW e da Honda, os actores sociais tornam visível o seu lugar na estrutura de classes. Esta forma de distinção nos estilos de vida e de consumo é conseguida precisamente por via da mobilização de recursos financeiros, isto é, de capital económico, sem o qual não poderiam aceder a estes (e outros) bens. Mesmo que alguns destes consumidores não tenham consumido de modo conspícuo no sentido que lhe é dado por Veblen (1970), com a finalidade de tornar existente o seu *status* económico, sabemos com Bourdieu (1989) que todo o consumo é visível, conduzindo fatalmente à singularização de quem consome¹.

Possuindo para alguns motociclistas uma função utilitária, enquanto meio de transporte (e de produção), a moto está sobretudo ligada às actividades de lazer nas quais os indivíduos procuram formas de excitação agradável e de fuga temporária à rotina (Abreu 1995). No caso presente, este tipo de consumo está ligado ao hedonismo na qual a acumulação de prazer surgiria como o objectivo fundamental da vida (Rojek 1995). Sem esvaziar este argumento, convém considerar, em contraponto a algumas abordagens pós-modernas que têm em Maffesoli (1985, 2000) uma das suas figuras de proa, que os estilos de vida e as práticas de consumo estão também articuladas com os lugares ocupados pelos indivíduos na estrutura de classes. Num texto recente sobre este campo social, Silva & Monteiro (2000: 21) expõem as insuficiências e as lacunas das análises dos estilos de vida que ignoram «a posição objectiva

¹ Num oportuno trabalho de dissecação dos hábitos da grande burguesia, a edição de Setembro de 2001 do *Le Monde Diplomatique* cita o *How to Spend It*, um suplemento mensal do quotidiano neoliberal *Financial Times* que se dedica a sugerir aos «endinheirados» formas de consumo das suas fortunas. Vale a pena gastar algumas linhas na exposição das propostas formuladas pelo jornal: automóveis Jaguar a 115 000 €, pequenos aviões a jacto por preços acima dos 25 milhões de euros, ilhas a mais de 700 000 € o hectare ou férias no espaço a passar ligeiramente os 100 000 €.

que os indivíduos ocupam na sociedade e, em particular, o seu lugar na divisão social do trabalho». Na esteira de Bourdieu (1979), estes autores sustentam que «os estilos de vida, bem como as representações e os valores adoptados pelos indivíduos, famílias e grupos sociais na vida quotidiana são elementos que também contribuem para configurar a posição social das classes a que estes indivíduos e grupos [...] pertencem» (Silva & Monteiro 2000: 22).

*Das ist Leben*¹:

A INVENÇÃO DE UMA NOVA CULTURA *motard*

Foi neste contexto de mudança económica e social que despontaria uma cultura das duas rodas na qual as referências em relação à história do motociclismo são bem diferentes das possuídas pelos companheiros de outros países europeus. Ao contrário destes, em Portugal a utilização de veículos de duas rodas circunscreveu-se, como vimos, às motorizadas utilizadas por indivíduos das classes populares, sem recursos ou interesses nos aspectos mais lúdicos do motociclismo, como o desporto e a viagem². País da periferia europeia, com uma industrialização incipiente e a maioria da população usufruindo de pequenos rendimentos, foram poucos os proprietários e utilizadores de motos de grande cilindrada até meados da década de 80³.

Na Europa a cultura *motard* cresceu ligada às competições e às inovações tecnológicas testadas nas difíceis e perigosas pistas desenhadas em estradas de uso quotidiano que contribuíram para transformar alguns homens e máquinas em emblemas da memória colectiva do grupo. Marcada desde o «berço» pelo enorme tributo de sangue reclamado pelos acidentes em competição e

¹ Isto é que é vida. Slogan do Moto Clube de Beja, fundado por militares alemães em serviço na base área alentejana.

² Este desinteresse não significa ausência de práticas lúdicas ligadas ao ciclomotor (e à bicicleta) por parte das classes populares. Nas conversas travadas com operários durante o meu trabalho de campo em Águeda (Ribeiro 1996), foram muitas as vezes em que eles recordaram os seus passeios de fim-de-semana e o seu interesse pelas competições em duas rodas. O mesmo foi observado por Estanque (1995) na sua pesquisa sobre os lazeres da classe operária em S. João da Madeira.

³ Para uma visão estatística detalhada cf. www.dgv.pt/estatisticas/veic_veic_matric.asp

fora dela, o correr do tempo elevou à categoria de mitos provas desportivas como o Bol d'Or em França e a ilha de Man em Inglaterra, ainda hoje realizada nas mesmas estradas que acolheram as primeiras edições, marcas como as inglesas Norton e Triumph, as italianas MV Agusta e Ducati e a americana Harley-Davidson, e inventou heróis como Giacomo Agostini, Mike «The Bike» Hailwood e, mais remotamente, T.E. Lawrence «da Arábia», morto em 1935 num acidente de estrada aos comandos de uma Brough Superior SS-100, a mais sofisticada e performante moto da época.

Em Portugal tudo isto era praticamente desconhecido. Os pioneiros dos anos 80 eram, quase todos, novos no meio. Na tradição familiar da maioria deles, incluindo os que vinham das motorizadas, não existiam referências às motos. De certo modo, aos novos *motards* portugueses faltava-lhes uma memória colectiva, depositária do conjunto de atributos e símbolos do grupo (Pujadas 1994), a partir da qual pudessem produzir a sua identidade. Portanto, foi neste terreno quase virginal que a nova cultura *motard* portuguesa se inventou. Frequentando as lojas de venda de motos e de acessórios, reunindo-se nas noites de sexta e de sábado em cafés que rapidamente se especializaram em espaços de convívio e de discussão *motards*, participando em curtas saídas em grupo de domingo de manhã, fazendo a peregrinação anual a Jeréz de la Frontera para viver, *in loco*, a prova espanhola do mundial de velocidade, lendo o *Moto-jornal* e assistindo (e vibrando) com as corridas no *Eurosport*, a cultura *motard* portuguesa foi tomando corpo. A configuração do gosto foi fortemente influenciada por outras culturas *motards*, em especial a espanhola que pela sua proximidade geográfica facilitou os contactos entre motociclistas de ambos os lados da fronteira. Muito enraizadas na Europa, as competições desportivas ganharam novos adeptos, com destaques para as corridas em pista, ao mesmo tempo que se redescobriam as concentrações e se organizavam os motoclubes.

Em termos de género e nível etário, os praticantes são maioritariamente do sexo masculino e com idades inferiores a 40 anos. Tendo semelhança com outras culturas *motards* da Europa, são raras as mulheres que conduzem a sua própria moto. Ocupando antes a posição de «pendura»¹, a sua entrada e per-

¹ Andar de moto no lugar traseiro do assento. Enquanto que os homens tudo fazem para passar para os «comandos», poucas são as mulheres que a isso ambicionam.

manência no motociclismo está ligada a uma relação de namoro ou conjugal, em que o parceiro é o entusiasta e o proprietário do veículo (Portet 1998). Esta hegemonia masculina na cultura *motard* exhibe, em certa medida, as separações baseadas no género existentes em outros lazeres. Como observou Bromberger (1998), a propósito dos desportos radicais e das práticas de lazer implicando a utilização de artefactos complexos, a conjugação do risco físico e da sofisticação técnica produz, por meio da sociabilização, uma barreira sexual que torna improvável a presença das mulheres. Expressão forte da dominação masculina, esta quase ausência feminina reflecte uma certa estabilidade das estruturas sexuais que remete as mulheres para actividades mais passivas a realizar em contexto doméstico. Ligada aos processos de aprendizagem vividos por ambos os géneros desde a infância, a construção social naturalizada dos géneros, no dizer de Bourdieu (1999), conduz a uma ordem masculina onde a divisão entre os sexos parece estar na «ordem das coisas». Apesar de a autonomia relativa da economia dos bens simbólicos lhe assegurar a reprodução para além das transformações dos modos de produção económica, o trabalho crítico do movimento feminista, as alterações na escola e a presença crescente das mulheres no espaço do trabalho remunerado têm contribuído para que a dominação masculina já não se imponha «com a evidência do óbvio.»

Cultura marcada pela pluralidade de gostos formatados pela enorme diversidade de oferta existente no mercado das motos, dos valores que a distinguem sobressaem a paixão pela velocidade e o gosto pelo risco. Num meio hegemonizado pela presença masculina, onde virilidade, audácia e coragem possuem sentidos fortes, o prestígio está ligado à habilidade de explorar as capacidades da moto em termos de potência, travagem, aceleração e rapidez em curva, aspectos que fazem concordância com a posse de uma moto de elevada cilindrada. Excluindo alguns subgrupos minoritários adeptos das motos *custom*, tipo Harley-Davidson, e das grandes turísticas, onde brilham alguns modelos da BMW e da Honda, todos os demais motorizados das duas rodas estão, em intensidade variável, toldados pela vertigem da potência e da velocidade. Em nenhum outro sector da motorização mecânica individual aspectos como a potência e a velocidade máxima assumem tão grande importância como nas motos. Sempre que estão juntos, sobretudo quando o tema são os novos modelos lançados pelas marcas, são intermináveis as discussões sobre a

potência e as *performances* das motos. Mostrando, praticamente sem exceção, um conhecimento pormenorizado das especificações técnicas de cada modelo, a hierarquia das motos é construída com base no cruzamento de critérios como potência do motor, velocidade máxima e peso, secundarizando-se aspectos como a estética ou o conforto. Numa história de duas décadas, ainda por fechar, fazem parte da constelação das motos eleitas modelos como a GSX-R da Suzuki, a ZZR 1100 R da Kawazaki, a CBR 900 RR da Honda, a R1 da Yamaha ou a 916 da Ducati. Todas elas excedem largamente a centena de cavalos de potência¹, chegando algumas bem próximo das duas centenas, suficientes para superarem os 250 km/h de velocidade máxima².

Das ist Leben — eis o slogan do Moto Clube de Beja que os *motards* não desdenhariam colar à sua cultura, elevando-o à condição de frase de ordem. Para muitos deles simboliza o sentido que encontram nas motos, talvez mesmo a própria vida.

DANDO GÁS: ENTRE A LIBERTAÇÃO DA PAIXÃO E A GESTÃO DO RISCO

Como o cinema soube bem captar em filmes como *Easy Rider*, no motociclismo está presente uma certa ideia de liberdade ligada à transgressão das normas sociais, na qual a paixão pela velocidade e o gosto pelo risco são elementos fortes. Apesar de todos os riscos, ou talvez por isso mesmo, quando questionados sobre *porquê as motos? O que vos leva a andar de moto?*, a resposta dos motociclistas oscila sempre entre a liberdade e o risco. Recordemos as palavras de um dos maiores heróis da cultura *motard*:

¹ Segundo a norma alemã DIN, ainda a mais utilizada pelos adeptos dos veículos motorizados, incluindo os automóveis.

² Apesar das limitações legislativas adoptadas em alguns países da União Europeia, como a França e a Alemanha, a corrida à potência e à velocidade não dá sinais de abrandar. Assim, os últimos anos ficaram marcados pela entrada no mercado de modelos que superam a barreira mítica dos 300 km/h. Como é amplamente reconhecido no meio motociclístico, a Suzuki GSX-R 1300 Hayabusa é a moto-farol desta vertigem tecnológica por mais potência e velocidade, na qual estão envolvidos quase todos os grandes construtores mundiais.

Le murmure de mon échappement se dévidait derrière moi ainsi qu'un long cordon. Bientôt ma vitesse le rompit, et je n'entendis plus que le cri du vent que ma tête à coups de bélier fendait puis écartait de part et d'autre. Le cri s'éleva en même temps que la vitesse, jusqu'à devenir perçant, cependant que le froid de l'air en deux jets d'eau glacée coulait dans mes yeux pleins de larmes. (T.E. Lawrence cit. por Portet 1998: 454).

Emoções quase centenárias, elas desafiam o tempo. Partilhadas por todos os motociclistas, hoje como ontem eles conhecem bem a inebriante relação entre os ruídos do escape e do vento. Um mais próximo da potência, o outro da velocidade, enquanto que para o comum utilizador das estradas o ruído das motos não passa, quase sempre, de um incómodo, para os motociclistas é algo de muito especial. Elemento forte da diferenciação entre marcas e modelos de motos, ele é um estimulante da excitação e prova maior, pelo seu apagamento, da velocidade a que se circula. De todos é bem conhecida a transição entre ruídos, marcada pelo instante em que o ronronar deleitoso do escape e do próprio motor é abafado, mercê da velocidade, pelo ruído trepidante do vento cortado pelas carenagens da moto e pelo capacete que os protege do vento e evita o lacrimejar experimentado por T.E. Lawrence.

Se a velocidade é a grande referência, de certo modo a razão maior para se estar nas motos, ela é vivida de forma diferenciada pelos *motards*. Ressalvando os já referidos subgrupos ligados às *custom* e às grande turismo onde as ideias de evasão e de transgressão, também presentes, se prendem a outros aspectos da cultura *motard*, para os que gostam de dar gás a excitação está relacionada com a vertigem ora da velocidade de ponta máxima ora da máxima velocidade em curva. Os primeiros apreciam as longas rectas dos itinerários principais (IP) e das auto-estradas (AE), principalmente em horas de menor tráfego, onde podem explorar na plenitude as aptidões das suas montadas. Os outros elegem, como preferidas, as estradas de montanha sinuosas e pouco frequentadas onde podem desafiar as leis da física, imitando os seus heróis desportivos e colocar sob exame a moto e eles próprios.

Nos diálogos entre motociclistas acerca do vivido nas motos, a velocidade surge com uma certa recorrência associada à excitação psicológica que leva,

no limite, à alteração do estado de consciência. Saídas do vasto léxico *motard*, a velocidade e as sensações por ela proporcionadas são caracterizadas por expressões como alucinação e alucinante, dar calor e dar gás, picanço, dar um chito, sempre subordinadas à ideia de controlo¹. Este modo de procurar a excitação tem algumas semelhanças com o consumo de substâncias psicotrópicas onde está bem presente o desejo de superação do estado habitual de consciência por via do acesso a uma outra dimensão psico-sensorial. A velocidade em motos pode, deste modo, proporcionar uma genuína experiência de escape, incluindo a *mindscaping*, dimensão ligada à utilização de drogas e terapias que conduzem a viagens no interior do próprio *self* (Rojek 1995). Vivendo nós numa sociedade em que as possibilidades de excitação estão muito condicionadas por formas de controlo social e de autodomínio (Elias 1992: 101), a velocidade em moto constitui-se numa actividade de busca e satisfação da excitação, compensando a sua ausência no quotidiano dos dias comuns, a que não escapa, sublinhe-se, o próprio tempo da vida na esfera privada.

Esta busca da excitação, por via da velocidade, arrasta os motociclistas para o domínio da transgressão das normas reguladoras dos comportamentos em estrada. Em concreto, o excesso de velocidade é, com manifesta certeza, a regra de trânsito mais violada pelos *motards*. Montados em veículos capazes de acelerar dos 0 aos 100 km/hora em menos de 4 segundos, de percorrer o quilómetro de arranque em menos de 20 segundos e de, como já foi referido, superar facilmente os 250 km/hora, os limites de velocidade revelam-se demasiado comprimidos para as possibilidades dos seus cavalos de ferro e, antes de tudo, para os seus gostos.

O fascínio pela potência e pela velocidade é alimentado pela indústria que, importa desocultar, envolve sectores conexos tão diversos como pneus, electrónica, travões, aerodinâmica e vestuário. Indústria tradicionalmente carac-

¹ A construção da identidade, aqui entendida no sentido de «um ser percebido, e percebido como distinto, que existe fundamentalmente pelo reconhecimento dos outros» (Martins 1990: 98), da cultura *motard* é indissociável da posse e utilização de uma linguagem específica, desconhecida ou rejeitada pelos que são estranhos ao grupo. Dando um sentido diferente a palavras de uso corrente na língua portuguesa, integrando palavras de outras línguas e inventando novas expressões, os *motards* portugueses fixaram um vasto vocabulário que dá corpo a uma quase língua que contribui, juntamente com a história, para a «base material» da identidade.

terizada por uma transferência acelerada de inovação tecnológica para a produção corrente, a sua estratégia comercial assenta, em boa medida, na promoção da competição desportiva, na qual as corridas de velocidade em circuito fechado assumem um papel central, e num *marketing* centrado nos sucessos obtidos nesse domínio. A Aprilia, uma marca italiana emergente, é um caso paradigmático desta estratégia. Nascida nos anos 50, fabricou bicicletas até finais da década seguinte. A partir de 1970 reorientou a sua actividade para a produção de veículos de duas rodas com motor. Como reconhece a empresa, o crescimento baseou-se na exploração da sua presença na competição e numa promoção comercial muito agressiva, ancoradas em noções como paixão, determinação, dinamismo e *performance*. Como símbolo maior desta estratégia empresarial projectam-se os 17 campeonatos mundiais conquistados até ao presente pela marca (www.aprilia.com). Mais, é pela paixão que se estabelece a ponte entre os motociclistas e a indústria. Como sustenta Bromberger (1998), esta expressão, utilizada por aficionados das mais diversas actividades de lazer para caracterizar ora o estado psicológico sentido ora o artefacto implicado, não escapou aos industriais e publicitários que a transformaram em mais um conceito para incentivo ao consumo e à realização de mais-valias para o capital.

Face ao olhar dominante no senso comum, configurado por ideias ligadas à marginalidade e a comportamentos grosseiros e perigosos para os demais utentes das vias públicas, os motociclistas têm respondido nos últimos anos com acções colectivas de promoção da segurança rodoviária, conferindo assim conteúdo concreto a uma gestão do risco orientada para a sua contenção e controlo. A mais conhecida é a da protecção dos prumos dos chamados *rails* de segurança que em caso de queda e choque, mesmo a velocidade reduzida, provocam lesões gravíssimas como a amputação traumática ou as fracturas múltiplas de membros¹. Perante os dramas ocorridos (e muitas vezes presencialmente vividos), os motociclistas souberam organizar-se e mobilizar as

¹ Designados por *rails* de segurança, estão muito longe de cumprir os objectivos para que foram criados. Para além dos problemas colocados aos *motards*, são bem conhecidos os casos relacionados de acidentes em que os rails se transformaram em lâminas de corte de viaturas e dos seus ocupantes, revelando-se ainda totalmente ineficazes em reter os veículos pesados despistados em auto-estradas e outras vias.

suas estruturas colectivas, como os motoclubes, para reivindicar ao Estado medidas legislativas efectivas que levassem à alteração da situação.

Uma das primeiras iniciativas deu-se em 1999 quando motociclistas membros do Moto Clube Virtual (MCV)¹ e do Moto Club de Setúbal tomaram, com a autorização da Junta Autónoma de Estradas, a iniciativa de proteger os primeiros prumos com pneus usados. Perante a adesão crescente de motociclistas a esta causa, o MCV decidiu avançar, no ano seguinte, para uma acção colectiva organizada criando para o efeito a Rails Task Force. Debaixo do slogan «rails me não partam», a campanha por *rails* seguros teve um amplo impacto político, com o governo a reconhecer a justeza das reivindicações em Setembro de 2000. No mês seguinte, o secretário de estado Adjunto e das Obras Públicas fez publicar o despacho n.º 22.428/ 2000 (Diário da República, 2.ª série), onde torna obrigatório a adequação dos sistemas de protecção lateral das estradas às características dos veículos de duas rodas. Até hoje foram protegidos centenas de quilómetros de *rails*. Mas, perante a lentidão do processo, a campanha continua em marcha, através de uma pressão intensa sobre os partidos políticos e as entidades envolvidas na segurança rodoviária, para tornar efectiva a protecção total dos prumos dos *rails* com sistemas certificados. Saliente-se que esta luta está globalizada a nível europeu, envolvendo as organizações nacionais e europeias de motociclistas que, em cada país e junto das instituições europeias, levam a cabo acções colectivas de defesa dos *motards* (www.moto-net.com e www.fim.ch).

Esta gestão controlada do risco tem nos *track days* uma outra vertente. Muito popular nos países europeus onde a cultura motociclística possui mais tradição, conheceu nos últimos anos um forte crescimento em Portugal. Consiste na utilização de um circuito por *motards* onde, mediante o pagamento do valor fixado pela organização do evento, podem circular na pista com as suas motos em condições próximas daquelas que são usufruídas pelos

¹ Esta associação de motociclistas nasceu e continua a viver no espaço virtual. A constituição de uma lista de discussão — MOTARD-L — em 1996 daria origem, quatro anos mais tarde, à Associação Moto Clube Virtual cujo *site* — www.motoclubevirtual.pt — é a sede de produção e disseminação de informação e lugar de encontro de sócios e simpatizantes. Entre as actividades desenvolvidas pela associação destacam-se os *track days*, os passeios, a presença em concentrações e a participação activa em iniciativas de promoção dos motociclistas e de defesa da sua segurança nas estradas.

pilotos em situação de competição. Isto é, à semelhança do que acontece com as corridas a pista está sob permanente monitorização, incluindo médica, permitindo a todos os seus utilizadores gozar a velocidade em condições de elevada segurança. Organizadas pelos motoclubes ou pelas marcas, os *track days* permitem saciar a fome de velocidade ao mesmo tempo que exercem uma função pedagógica relevante. Esta tem expressão nas severas normas de segurança impostas a todos os utilizadores, incluindo a obrigatoriedade de uso de equipamento de protecção — capacetes, luvas, fatos e botas adequados —, no aperfeiçoamento das capacidades de condução e, não menos importante, na sensibilização para a condução prudente em estrada. Componente particularmente visível aquando da organização de sessões de aprendizagem e de condução seguras, ainda raras em Portugal mas muito frequentes em diversos países europeus.

INTEGRANDO O RISCO: EM DIRECÇÃO A UMA OUTRA ABORDAGEM DO MOTOCICLISMO

De uma motorização em duas rodas centrada na motorizada ao motociclo de grande cilindrada decorreram várias décadas de transformação económica ligada ao complexo processo de negociação da posição de Portugal no actual sistema mundial. Marcado por movimentos contraditórios em relação ao centro, ora de aproximação ora de afastamento, a célere consolidação da nossa cultura *motard* aproxima-nos, no que às motos respeita, do centro próximo, ou seja, dos países da União Europeia onde ela é mais forte. Integrado num sólido e amplo sector económico conectado com instituições com influência política e social que têm sabido explorar, a seu favor, as especificidades e constrangimentos da estrutura de transportes actualmente dominante, tudo aponta para a crescente influência do motociclismo no espaço europeu e, no que nos diz respeito, em Portugal.

Ocupando um lugar secundário (mas não marginal) na motorização da sociedade portuguesa, o motociclismo coloca problemas de risco e transgressão específicos. Longe de estarem fora de controlo, a gestão que deles fazem os motociclistas mostram que constituem uma preocupação bem viva e que,

em grau variável, influenciam os seus comportamentos quotidianos. O desafio que a todos nós diz respeito, auto e motomobilizados, é o da integração do risco. Reconhecendo que este é, designadamente na importante expressão dos comportamentos a ele associados, um elemento forte nas sociedades contemporâneas, considero que a estratégia de segurança rodoviária deverá perseguir a sua gestão e menos a sua eliminação¹. Viabilizado, como vimos, pelo desenvolvimento tecnológico verificado ao longo da modernidade, este tipo de risco não faz parte, segundo a formulação de Beck (1992), dos perigos globais que podem levar à destruição colectiva da humanidade. Mas, pela sua massificação, ao qual praticamente ninguém escapa, coloca problemas — médicos, psicológicos e sociais — cuja discussão pode ser iluminada pelas suas propostas sobre a *risk society*, no quadro amplo da prevenção, minimização e distribuição dos riscos produzidos pela modernidade.

No caso concreto das motos, as suas especificidades mecânicas e de utilização, especialmente a ausência de uma estrutura rígida de protecção dos ocupantes e o convívio com veículos de maior dimensão e peso, torna inviável a redução extrema do risco no qual terá de assentar a política de zero mortes que alguns países europeus, como a Suécia, parecem interessados em perseguir. Para melhorar o difícil convívio entre veículos tão diferentes, tornando compatível a sua circulação pelos mesmos espaços rodoviários, é necessário começar por tornar existente o veículo de duas rodas na política geral de segurança rodoviária. Raramente presente nas reflexões e nas intervenções concretas no terreno, como bem o denunciam as infra-estruturas rodoviárias, a moto e os *motards* são normalmente avaliados (e estigmatizados) pelo lado mais exótico ligado à utilização de insígnias e a alguns rituais muito comuns nas suas concentrações. Assim, será desejável, neste quadro de integração do risco, chamar ao diálogo sobre a motorização na sociedade portuguesa os cidadãos motomobilizados que são, quase sempre, automobilizados.

¹ Mantive sempre a discussão no domínio do social e da cultura. Longe das explicações «naturalistas», não ignoro os argumentos que, amiúde, são apresentados por aqueles que pretendem ver os comportamentos de risco como algo «profundamente inscrito na natureza humana», como sugere Reeves (1986: 187) a propósito do famoso rali «Paris-Dacar» que, no novo ano, leva centenas de concorrentes em automóveis, motos e camiões, da capital francesa às areias da cidade da costa ocidental africana.

Aqui chegado, é tempo de desligar o computador, descer à garagem, introduzir a chave na ignição, pressionar o *starter* para dar vida ao motor da minha Ducati, engrenar a primeira velocidade e arrancar para mais alguns momentos, sempre efémeros, de liberdade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E VIRTUAIS

- ABREU, Paula, 1995, «Turismo internacional de jovens: O universo das formas, dos motivos e das representações juvenis sobre a viagem», *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 43: 69-91.
- BECK, Ulrich, 1992, *Risk society: Towards a New Modernity*. Londres: Sage Publications.
- BOURDIEU, Pierre, 1979, *La distinction: Critique sociale du jugement*. Paris: Éditions du Minuit.
- BOURDIEU, Pierre, 1989, *O poder simbólico*. Lisboa: Difel;
- 1999, *A dominação masculina*. Oeiras: Celta Editora.
- BROMBERGER, Christian, 1998, «Introduction» Christian Bromberg (org.), *Passions ordinaires: Du match de football au concours de dictée*, pp. 5-38. Paris: Bayard.
- CRUZ, Raul da, 1987, *Industrialização em meio rural: O caso de Águeda*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- ELIAS, Norbert, 1992, *A busca da excitação*. Lisboa: Difel.
- ESTANQUE, Elísio, 1995, «O lazer e a cultura popular, entre a regulação e a transgressão: um estudo de caso», *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 43: 123-145.
- MAFFESOLI, Michel, 1985, *La connaissance ordinaire*. Paris: Librairie des Méridiens.
- 2000, *L'instant éternel: Le retour du tragique dans les sociétés postmodernes*. Paris: Éditions Denoël.
- MARTINS, Moisés de Lemos, 1990, *A identidade regional e cultural: Do esquema teórico das oposições simbólicas aos esquemas práticos da acção social*. Covilhã: Universidade da Beira Interior.
- PORTET, François, 1998, «Moto et motocyclisme: L'amour de l'object et le goût du risque» Christian Bromberg (org.), *Passions ordinaires: Du match de football au concours de dictée*, pp.: 453-475. Paris: Bayard.
- REEVES, Hubert, 1986, *A hora do deslumbramento: terá o universo um sentido?* Lisboa: Gradiva.

- REIS, José, 1987, «Os espaços da industrialização: Notas sobre a regulação macro-económica e o nível local». *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 22: 13-31.
1992, *Os Espaços da Indústria*. Porto: Edições Afrontamento.
- RIBEIRO, Fernando Bessa, 1996, *Memória industrial em Águeda: Fundamentação preliminar para um enquadramento museológico*. Braga: Universidade do Minho /tese de mestrado/
- ROJEK, Chris, 1995, *Descentring Leisure: Rethinking Leisure Theory*. Londres: Sage.
- SILVA, Manuel Carlos e MONTEIRO, José Miguelote, 2000, «Estilos de vida numa concepção multidimensional de classe: O caso dos estudantes do politécnico de Viana do Castelo», *Cadernos do Noroeste*, 13, 2: 7-50.
- VANT, André, 1987, «La dynamique de l'industrie stéphanoise du cycle vue à travers le jeu des identités» in *Cultures du Travail — Identités et Savoirs Industriels dans la France Contemporaine*, pp.: 123-153. Paris: Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme.
- VEBLEN, Thorstein, 1970, *Théorie de la classe de loisir*. Paris: Gallimard.

www.aprilia.com (25 de Março de 2002).

www.dgv.pt/estatisticas/veic_veic_matric.asp (27 de Março de 2002).

www.fim.ch (25 de Março de 2002).

www.motoclubevirtual.pt (22 de Março de 2002).

www.moto-net.com (21 de Março de 2002).

DEFORMAÇÕES CORPORAIS

JORGE FREITAS BRANCO*