Suplemento integrante do jornal «Algarve 123» n.º 624 que não pode ser vendido separadamente.

vivalgarve

Sociedade e Cultura
Society & Culture
Gesellschaft & Kultur

29/04/2010
http://www.algarve123.com/
viva@algarve123.com

pub

Excesso de velocidade, infracções, falta de civismo. Vale tudo nas estradas portuguesas. E se lhe dissermos que muitos condutores portugueses têm a tendência para não se culpabilizarem pelos acidentes que causam? Esta é uma das conclusões do estudo «Nunca tive um comportamento de risco mas já andei na auto-estrada com a minha mota a 290 – Acidentes rodoviários: culpa e comportamento preventivo». No âmbito de uma tese de mestrado em «Risco, trauma e sociedade» pelo Instituto Universitário de Lisboa (ISCTE), Maria João Martins entrevistou 19 condutores envolvidos em acidentes que provocaram 29 vítimas, entre as quais três mortos e 13 feridos graves. A enfermeira e investigadora concluiu ainda que a ausência de um sentimento de culpa bloqueia a mudança de comportamentos. Até porque....

Excessive speeding, traffic violations, lack of civic responsibility. Anything goes on Portuguese roads – but what if we told you that many Portuguese drivers rarely feel any guilt for the accidents they cause? This is the conclusion of a study «I'm not a dangerous driver but I have taken my motorbike up to 290 on the motorway! Road traffic accidents: blame and prevention». Maria João Martins interviewed 19 drivers responsible for accidents which resulted in 29 casualties – including 3 fatalities and 13 serious injuries - as part of her Master's thesis, entitled «Risk, trauma and society» for the "Institute Universitário de Lisboa" (university institute of Lisbon). The nurse and researcher concluded that absence of feelings of guilt stands firmly in the way of any improvement in driver awareness. Because...

Geschwindigkeitsüberschreitungen, Gesetzesverstöße, Unverfrorenheiten. Auf den Straßen Portugals ist alles erlaubt. Aber wenn wir Ihnen nun verraten, dass die portugiesischen Fahrer, die die Unfälle verursachen, keine Schuld tragen? Das ist nämlich das Ergebnis der Studie «Ich habe mich noch nie riskant verhalten, bin aber mit meinem Motorrad auf der Autobahn schon 290 gefahren – Verkehrsunfälle: Schuld und präventives Verhalten». Im Rahmen einer Masterarbeit zum Thema «Risiko, Trauma und Gesellschaft» für das Hochschulinstitut Lissabon (ISCTE) hat Maria João Martins zwei Dutzend Fahrer interviewt, die für Unfälle verantwortlich waren, bei denen es insgesamt 29 Opfer gab - darunter drei Tote und dreizehn Schwerverletzte. Die Krankenschwester und Forscherin kam zu dem Schluss, dass ein Mangel an Schuldgefühl eine Verhaltensänderung blockiert. Weil...

...A culpa é do outro!

páginas 2 e 3

... It's the other driver's fault!

...Schuld ist der Andere!

pub

Maria João Martins, 42 anos, é enfermeira com 21 anos de experiência a lidar com vítimas de acidentes de viação. Trabalha no Hospital Ortopédico do Outão, Setúbal, local onde acabam muitos dos politraumatizados do país. Em visita familiar ao Algarve, arranjou tempo para nos falar da sua investigação.

Vivalgarve: Como surge a vontade de estudar a culpa sentida?
Maria João Martins: Era um interesse meu, que surgiu da minha experiência. Comecei a questionar-me, sobre aquelas pessoas que me apareciam à frente, a sentirem-se culpadas e aparentemente destruídas pelo sentimento de terem causado dano ou provocado morte, o que iriam fazer a partir daí? Seria apenas um sentimento de culpa do momento, provocado pelo impacto, pelo momento violento, pela situação inesperada? Ou efectivamente isso mudaria alguma coisa nas suas vidas? Portanto, quis saber se o facto de uma pessoa ter estado envolvida num acidente a faria meditar e de alguma forma, mudar os seus comportamentos.

Que concluiu?
Não posso generalizar. Mas naquele universo de 19 pessoas que estudei, conclui, infelizmente, que o sentimento de culpa, apesar de surgir e de ser muito intenso na altura do acidente, suaviza-se e dissipa-se com o tempo. E não sugere, de modo algum, que haja uma mudança efectiva de comportamentos.

Como chegou a essa conclusão?
O estudo teve dois momentos. Pedi aos voluntários que preenchessem um questionário, onde descrevessem o acidente e as causas. Na primeira leitura dos resultados, a esmagadora maioria atribuiu a responsabilidade ao outro (à pessoa do outro veículo). E também a factores externos como o estado da estrada, ou do tempo. Depois, entrevistei cada um dos participantes do estudo. Quando foram confrontados com as questões específicas para aferir o sentimento de culpa, deram respostas negativas. Por outro lado, quando se pergunta se já infringiram, dizem que sim, porque acham que é seguro. Quando se lhes pergunta se identificam em si próprios características ou traços de personalidade que sejam facilitadores de acidentes – ser impulsivo, ser distraído – muitos reconhecem que sim. Mas dizem que não mudariam, porque não querem mudar, porque gostam de si como são.

Mesmo que isso represente perigo?
O problema é exactamente esse. As pessoas, na sua grande maioria, não relacionam o perigo e o acidente com os comportamentos que adoptam. Portanto, não estabelecem um nexo de causalidade entre aquilo que fazem e aquilo que são, com os acontecimentos em que se vêem envolvidos.

Diariamente, "cruzamo-nos com indivíduos que beberam, que se divorciaram, que perderam o emprego, que vêm a pensar que deviam ter estado onde não estiveram. Cruzamo-nos com pessoas que têm o que possamos imaginar dentro da cabeça. E esquecemo-nos disso. Vamos para a rua, pegamos no carro e pensamos – se não me distrair, até paro na passadeira. Se alguém me atravessar à frente, travo, insulto, digo palavrões. E esquecemo-nos que o acto de conduzir é altamente complexo.", considera.

Por outro lado, ninguém gosta de admitir que é mau ao volante?
Repare, o acto de conduzir neste momento é um acto tão vulgar e tão banal, que é socialmente quase impossível não conduzir. Se um indivíduo não conduz é porque é burro, ou porque tem um problema, mas é sempre por uma razão qualquer estranha. Sempre estranha. O normal, é um indivíduo aos 18 anos de idade pedir a carta de condução aos pais. Conduzir é tido como um acto básico, o que é a primeira premissa para não se considerar o que ele efectivamente é – um acto altamente complexo.

Tirar a carta de condução é suficiente?
Acho que se erra quando se dá uma formação em condução que remete o indivíduo para uma relação entre ele, o controlo do veículo e o cumprimento de uma série de sinais de trânsito e de normas rodoviárias. A condução deve ser explicada do ponto de vista de um acto colectivo. Falta definitivamente uma componente cívica. Era fundamental ensinar a condução como um acto que tem consequências para o outro. Nós não conduzimos num deserto. Nem numa área onde não está mais nada nem mais ninguém. Conduzimos em espaços onde existem outras pessoas, outros veículos, um conjunto de condições climáticas, onde existem as nossas preocupações e limitações.

Maria João Martins, 42, is a nurse with 21 years experience dealing with victims of road traffic accidents. She works at the "Hospital Ortopédico do Outão" (orthopedic hospital), Setúbal, a destination for many recovering "poly-trauma" patients throughout the country. Visiting family recently in the Algarve, she made the time to talk to us about her research.

Vivalgarve: What impelled you to study the "guilt feeling"?
Maria João Martins: *"It was my own interest, which came from experience. I began asking myself about the people that kept appearing at the hospital, feeling guilty and apparently destroyed by the feeling that they'd caused harm, death even - and wondered how they would go from there? Were they simply feeling transitory guilt – brought on by the trauma, that unexpected moment of violence – or would their feelings effectively change something in their lives? In other words, I wanted to discover if the fact that people had been involved in accidents made them think, and in some way change their behaviour.*

And what were your conclusions?
I can't generalise, but in the universe of the 19 people that I studied, I concluded, unfortunately, that the feeling of guilt – although it may have been very intense at the time of the accident – softened and dissipated with time, and there was absolutely no suggestion that it prompted any effective improvement in drivers' behaviour.

How so?
The study had two "moments". I asked the volunteer patients involved to fill out a questionnaire, in which they described the accident, and the causes. On first reading of the results, the resounding majority of drivers blamed the "other one" (the person driving the other car involved). They also blamed external factors, like the state of the road, or the time of day. Later, I interviewed each one of the participants in the study. When confronted with specific questions to gauge possible feelings of guilt, they responded in the negative. But, when asked if they'd violated any traffic regulations, they'd agree that they had – because they'd reckoned it was safe to do so. When asked if they could see any personal characteristics/ ways of behaving that might facilitate accidents – being impulsive, for instance, or distracted – a number also agreed that they could. But they were adamant that they wouldn't change, because they didn't want to change. They liked themselves just the way they were.

Mais que do campo da sociologia, o estudo reverte para o foro da psicologia. Maria João Martins explica - "há várias definições para o sentimento da auto-culpabilização. Optei por utilizar a de Greenberg, que define a culpa como um sentimento negativo que surge por não se poder dar cumprimento às normas. Do ponto de vista da psicologia, noutros países são poucos os estudos sobre a auto-culpabilização. Em Portugal, não existem. A culpa continua a ser um tema tabu."

Even if it means they pose a danger?
That's precisely the problem. People in the main don't relate danger, or the accident, with the way they've become used to driving. In other words, they don't accept a link between the cause (of the accident) and everything that happened, with what they do/ what kind of driver they are.

Because no-one likes to admit they're a bad driver?
Look at it another way: the act of driving these days is totally banal, commonplace. It's almost socially impossible NOT to drive. If someone doesn't drive it's because they're an idiot, or have some sort of problem – there's always an "odd" reason for it. What's "normal" is that everyone, at the age of 18, asks their father to pay for driving lessons. Driving has become such a basic act that people don't see it for what it is: a highly complex process.

Is it more and more obvious that passing one's driving test is simply not enough?
I think we get it wrong when we teach driving in such a way that we put the individual in a situation where he considers himself, the control of his vehicle and the execution of a series of traffic signs and rules.

Maria João Martins, 42, ist Krankenschwester mit 21 Jahren Erfahrung in der Arbeit mit Straßenverkehrsopfern. Sie arbeitet im "Hospital Ortopédico do Outão" (orthopädisches Krankenhaus), in Setúbal, einem Ort, an dem viele der polytraumatisierten Patienten des Landes enden. Auf einem Familienbesuch an der Algarve fand sie Zeit, um mit uns über ihre Nachforschungen zu sprechen.

Vivalgarve: Wie kam es dazu, das Thema Schuldgefühl zu erforschen?
Maria João Martins: Es war ein Anliegen meinerseits, das aus meinen Erfahrungen erwuchs. Ich begann mir über die Menschen, die vor mir lagen, Fragen zu stellen, ob sie Schuld empfinden und von dem Gefühl, einen Schaden angerichtet oder gar den Tod einer anderen Person provoziert zu haben, ganz verstört sind. Wie gehen sie damit um? War es nur ein kurzer Augenblick des Schuldgefühls, das durch die Auswirkungen des gewaltsamen Moments und die unerwartete Situation verursacht wurde, oder würde dieses Gefühl tatsächlich etwas in ihrem Leben ändern? Ich wollte wissen, ob die Tatsache, dass eine Person in einen Unfall verwickelt war, sie in sich kehren lässt und in irgend einer Art und Weise ihr Verhalten ändert.

Was schließen Sie daraus?
Ich kann nicht verallgemeinern. Aber innerhalb des Universums der 19 Menschen, mit denen ich mich befasst habe, musste ich leider feststellen, dass das Schuldgefühl, das in dem Moment des Unfalls sehr groß schien, sich schnell legt und im Laufe der Zeit ganz verflüchtigt. Und so kommt es in keinster Weise zu einer wirklichen Verhaltensänderung.

Wie sind Sie zu diesem Schluss gekommen?
Die Studie bestand aus zwei "Momenten". Ich bat die Freiwilligen einen Fragebogen auszufüllen, um den Unfall und die Ursachen umfassend zu beschreiben. Bei der ersten Durchsicht der Ergebnisse schrieb die überwältigende Mehrheit die Verantwortung einem anderen (der Person des anderen Fahrzeugs) zu. Und natürlich anderen Faktoren, wie dem Zustand der Straße oder dem Wetter. Danach interviewte ich jeden einzelnen Teilnehmer. Als sie mit konkreten Fragen nach ihrer Schuld konfrontiert wurden, waren die Reaktionen negativ. Aber wenn sie danach gefragt wurden, ob sie die Verkehrsregeln verletzt hätten, sagten sie "ja", weil sie dachten, es sei eine unverfängliche Antwort. Wenn sie nach ihren Eigenschaften, die zu dem Unfall geführt haben, gefragt wurden - wie impulsives Verhalten oder abgelenkt sein - erkannten viele diese auch. Aber dann sagen sie, dass sie sich nicht verändern werden, da sie sich nicht verändern wollen, weil sie sich mögen, wie sie sind.

Texto e fotos: Bruno Filipe Pires (PT) **Traduções:** Natasha Donn (EN); Julia Bragança (DE)

"Temos uma outra palavra que não usamos com o mesmo peso ou com a mesma frequência. É o pecado. É uma coisa que temos na nossa mentalidade, cultura e moral, e que tem séculos de introdução na nossa norma, que é - agiste mal, cometeste um erro, pecaste! Hoje, já não se usa essa formulação verbal. Mas é essa a génese da culpa. Há uma semelhança muito grande na forma como as pessoas falam da culpa, na forma como se tenta resolver a culpa. E a forma como se tenta, digamos, remediar o erro causado. É preciso que um indivíduo assuma que errou, que agiu erradamente. E isso, os psicólogos dizem que nós nos protegemos de fazer", explica.

Auch wenn das Gefahr bedeutet?
Genau das ist das Problem. Die große Mehrheit der Menschen bringt die Gefahr und die Unfälle nicht mit ihrem Fahrverhalten in Verbindung. Sie begreifen nicht den kausalen Zusammenhang zwischen dem, was sie tun oder wie sie fahren und den Geschehnissen, an denen sie beteiligt sind.

Weil niemand gerne zugibt ein schlechter Fahrer zu sein?
Man muss bedenken, dass der Akt des Fahrens heutzutage ein vulgärer Akt ist, so alltäglich, dass es sozial geradezu unmöglich ist, nicht zu fahren. Wenn jemand nicht Auto fährt, dann weil er ein Dummkopf ist oder ein Problem hat. Auf jeden Fall ist der Grund immer seltsam. Normal ist, mit 18 Jahren seinen Führerschein zu machen. Autofahren ist zu einer grundlegenden Handlung geworden, bei der nicht weiter darüber nachgedacht wird, was es wirklich ist - ein höchst komplexer Akt.

Wird es ersichtlich, dass es nicht ausreicht, nur den Führerschein zu machen?
Ich denke, es ist falsch, wenn dem Einzelnen so Fahren gelehrt wird, dass er meint, es sei nur eine Beziehung zwischen sich, der Beherrschung des Fahrzeugs und der Einhaltung der Verkehrszeichen und Normen für den Straßenverkehr. Fahren sollte aus der Sicht des Kollektivs vermittelt werden.

foto: Internet

No início de Abril, uma jovem de 18 anos foi colhida mortalmente por um Mercedes que terá desrespeitado a lei da prioridade ao entrar na rotunda. O condutor fugiu do local do acidente e só se entregou às autoridades várias horas depois. Aconteceu no norte (Felgueiras), mas é um exemplo do que se passa no resto do país...

Por outro lado, existe sempre a ideia que a "culpa" é sempre do outro…

O outro é o estranho, e por isso, o adversário. Imagine dois indivíduos que vão cada um no seu veículo. Num cruzamento, um deles entende que o outro fez qualquer coisa que não devia. Apita, insulta, gesticula. Se porventura, pararem o carro e descobrirem que se conhecem, aquilo é automaticamente relativizado. Se não se conhecerem, o outro é um inimigo. É um adversário. E isto é o que diz o professor Manuel João Ramos, que estamos em "guerra civil" na estrada.

Qual é o conflito para a "guerra civil" na estrada? É individual?

Sim. As pessoas sentem-se invadidas no seu ego. Sentem-se invadidas naquele objecto de culto que é o automóvel. Sentem-se ofendidas no seu desempenho, na sua *performance*, e na sua auto-imagem de perfeitos e exemplares condutores. É portanto, a perspectiva de muitas pessoas, e eu encontro isso muito. Repare, é muito significativo que em 19 pessoas, só 2 me falaram em condução defensiva.

Que entende por condução defensiva?

A palavra-chave passa pela previsibilidade dos acontecimentos. É a capacidade de antever e acautelar. Mas isso é uma capacidade que se aprende. No entanto, toda a sociedade diz que a cilindrada do carro, o *design* do carro, a potência do carro é que são factores de pujança social, de *status*, de superioridade. E releva-se para segundo ou terceiro plano, o ambiente e os outros que nos circundam.

Que vê na estrada?

Vejo aberrações todos os dias.

Há 17 atropelamentos por dia em Portugal. Acha que o peão não conta?

O peão tem que ter importância. Primeiro porque é uma pessoa e isso é inquestionável. Segundo, porque sejamos condutores, tenhamos um veículo, dez ou vinte, invariavelmente nalgum momento somos todos peões. Ninguém nasce dentro do automóvel, senão aqueles que vão a caminho do hospital para o parto. Nós aprendemos primeiro a andar. Isto é uma característica básica, física, biológica do ser humano. É peão por natureza. Condutor, será ou não.

Com base na sua experiência profissional, a segurança rodoviária existe?

Enquanto conceito, enquanto conjunto de estratégias preventivas, existe. É um conceito. Agora, se me quer perguntar se o ambiente rodoviário é seguro, na minha perspectiva, não é.

Que mensagem gostaria de deixar?

O que acho é que a condução tem que passar a ser ensinada como algo que não é um acto de pilotagem. Há uma diferença. Um piloto é ele, a estrada e a máquina. Um condutor não é um piloto. Por outro lado, acho que diminuindo a perspectiva individualista da condução, talvez se conseguisse alguma coisa. Defendo, por exemplo que a mesma infracção tenha sanções diferentes, conforme o condutor vai sozinho ou vai acompanhado. Todos os carros de 2, 4 e 5 lugares são transportes colectivos. E tecnicamente, o condutor é responsável pela segurança de quem transporta. Se você souber que se ultrapassar um traço contínuo sozinho tem uma sanção, se levar por exemplo passageiros tem outra, e se levar menores, tem outra exponencialmente mais grave, então – ou começa a andar sozinho - ou se levar a família vai pensar melhor no que anda a fazer na estrada.

Driving should be taught from the viewpoint that it's a collective process. Right now, there's a real lack of a "civic component". After all, we don't drive in a desert – or places where there is no-one else. We drive in places where there are people, other vehicles, all sorts of climatic conditions - all of which can cause problems and limitations.

But still people think that the other person's "guilty"…

The other vehicle is seen as the problem – the adversary. Imagine two people driving their cars. At a crossroads, one of them considers the other has done something they shouldn't have. He hoots, shouts insults, gesticulates. If by chance the drivers stop their cars and discover they know each other, everything calms down. If they don't, the other driver remains the enemy…It's just like Professor Manual João Ramos says, there's civil war on the country's roads.

But what's the conflict for a civil war on the roads? It's individual?

Yes. People become invaded by their own egos. They're possessed by the cult status that the car now has. They feel offended if their driving is in any way criticised as it goes against their self-image as being perfect, exemplary drivers. Truly, this is the situation I've found with so many people. Think about it: in the 19 people I interviewed, only two talked about "defensive driving".

What do you mean by "defensive driving"?

The meaning here is "seeing things before they happen". It's the capacity to see things ahead of time and make allowances for them. But this is a capacity that one has to learn. In the meantime, society is far more interested in the cylindrical capacity of the car – its power is seen as a social asset, a status symbol, a sign of superiority. It's only in the second or third place that the environment and other people in it are considered.

What do you see on the road?

I see traffic violations every day.

17 people are run over every day in Portugal. Doesn't the pedestrian count?

Pedestrians have to be considered important. First because they are people. That goes without saying – and secondly because, whether we're drivers or not, whether we have one car, ten or 20, there's invariably going to be a time when we're also pedestrians. No-one is born in their car – unless of course they're on the way to the maternity ward. We learn to walk first. It's a basic, physiological, biological characteristic of the human being. We are naturally pedestrians. Drivers? Well, that's our choice.

From your experience, are our roads safe?

There's a concept of road safety – a series of preventative strategies. But it's just a concept. If you're asking me whether the roads are safe, from my point of view, I would say, "no, they are not".

What message would you like to leave?

I think driving should be taught differently. It should be presented as something that isn't simply a process of "piloting" a vehicle. A pilot is all about himself, the road and the machine – but a driver isn't a pilot. Also, I think that if we would lessen the selfishness of driving, maybe we'd make a difference. I support, for example, giving different penalties for the same violation depending on whether the driver was alone, or accompanied. All cars, with 2/ 4 or 5 seats, are collective forms of transport – and technically the driver is responsible for the people he or she carries. If you knew, for instance, that crossing over a solid white line on your own carried one penalty, but doing so if you carried passengers carried another – or if you were transporting children that the penalty would become exponentially higher, then either you would start driving on your own, or you'd begin to think more when you had your family, or other passengers, alongside you.

O estudo envolveu 19 indivíduos que sofreram acidentes de viação, a maioria (17) eram condutores, mas nem todos foram responsáveis pelo acidente. Por outro lado, "não podemos tirar conclusões acerca de toda a população portuguesa. O estudo é qualitativo e o grupo de participantes é relativamente pequeno. No entanto, os resultados encontrados são espelhados na minha experiência profissional", diz.

Aktuell fehlt definitiv eine "bürgerliche" Komponente. Es wäre fundamental, Fahren als einen Akt mit Konsequenzen für andere zu begreifen. Wir fahren ja nicht durch eine Wüste oder ein Gebiet, wo nichts und niemand ist. Neben uns existieren andere Menschen, andere Autos, ein Zusammenspiel klimatischer Bedingungen, es existieren Umstände, die uns Grenzen setzen.

Andererseits gibt es immer die Idee, dass der andere die Schuld trägt…

Der andere ist ein Fremder und daher der Gegner. Stellen Sie sich zwei Personen vor, jeweils in ihrem Fahrzeug. Auf einer Kreuzung bemerkt der eine, dass der andere etwas tut, was er nicht sollte. Pfiffe, Beleidigungen, Gesten. Womöglich stoppt ein Auto und man entdeckt, dass man sich kennt, dann wird die Reaktion automatisch relativiert. Wenn man sich nicht kennt, ist der andere ein Feind, ein Gegner. Das sagt Professor Manuel João Ramos, wir sind auf der Straße im Bürgerkrieg.

Was macht auf der Straße den Konflikt bis zum Bürgerkrieg aus? Ist er individuell?

Ja. Die Menschen fühlen sich in ihrem Ego angegriffen. Sie haben das Gefühl, dass jemand in ihr Kultobjekt, das Automobil, eindringt und fühlen sich in ihrer Leistungsfähigkeit und ihrem Selbstbild als perfekte und beispiellose Fahrer beleidigt. Das ist tatsächlich Fakt, ich habe das schon oft erlebt. Es ist sehr bezeichnend, dass von den 19 Personen, die ich interviewt habe, nur zwei mit mir über defensives Fahren gesprochen haben.

Was bedeutet eine defensive Fahrweise?

Es ist der Schlüssel für die Vorhersehbarkeit von Ereignissen, die Fähigkeit vorauszusehen und gewarnt zu sein. Und es ist eine Fähigkeit, die gelernt werden kann. Allerdings diktiert die Gesellschaft, dass der Hubraum, das Design und die Leistung des Autos soziale Macht darstellen, den Status und Überlegenheit. Da kommen die Umwelt und die anderen Menschen, die uns umgeben, nur in zweiter oder dritter Ebene ins Spiel.

Was sehen Sie auf der Straße?

Ich sehe jeden Tag Fehlverhalten.

In Portugal werden täglich 17 Menschen überfahren. Glauben Sie Fußgänger zählen nicht?

Dem Fußgänger muss Bedeutung zukommen. Primär, weil er ein Mensch ist, ganz klar. Zweitens, ob wir Fahrer sind oder nicht, ob wir ein Auto haben, zehn oder zwanzig, sind wir alle an einem gewissen Punkt immer Fußgänger. Keiner wird zum Autofahren geboren. Als erstes lernen wir zu gehen. Das ist die grundlegende, physische, biologische Charakteristik des Menschen. Er ist von Natur aus ein Fußgänger, ob Autofahrer oder nicht.

Auf Basis Ihrer professionellen Erfahrung: Existiert eine Sicherheit im Straßenverkehr?

Als Konzept existieren eine Reihe präventiver Strategien. Es ist aber nur ein Konzept. Wenn Sie mich aber fragen, ob die Straße sicher ist - meiner Ansicht nach nicht.

Welche Nachricht würden Sie gerne hinterlassen?

Ich denke, dass das Fahren als etwas vermittelt werden muss, das nicht ein reiner Akt des Steuerns ist. Es gibt nämlich einen Unterschied. Ein Pilot kümmert sich nur um die Straße und die Maschine. Ein Fahrer ist kein Pilot. Auf der anderen Seite denke ich, dass durch die Reduzierung einer subjektiven Sichtweise des Fahrers vielleicht etwas erreicht werden könnte. Ich bin zum Beispiel dafür, dass es für die gleiche Straftat unterschiedliche Strafen gibt, je nachdem, ob der Fahrer alleine oder in Begleitung fährt. Alle Autos mit 2, 4 oder 5 Plätzen sind eine Art von öffentlichen Transporten. Und technisch gesehen ist der Fahrer für die Sicherheit der Personen in seinem Wagen verantwortlich. Was wenn Sie wüssten, dass das Überfahren einer durchgezogenen Linie anders bestraft wird, wenn sie alleine im Wagen sitzen, als wenn Sie andere Personen transportieren und noch anders, viel höher, wenn Sie Kinder im Auto haben. Dann würden Sie nur noch alleine fahren oder anfangen nachzudenken, wenn Sie Ihre Familie dabei haben.

"Subscrevo inteiramente que haja uma responsabilização dos indivíduos que infringem, que causam dano e defendo que haja uma sanção que faça as pessoas pensarem", diz Maria João Martins. Um exemplo? "Se eu pensar que com uma infracção, tenho uma sanção que me impede de conduzir alguns anos, ou eventualmente para o resto da minha vida, bem, se calhar questiono melhor as coisas", conclui.

Carta ao director

Letter to the Editor • Schreiben an die Chefredaktion

Traduções: Igor Duarte (EN); Julia Bragança (DE)

vivalgarve

Sociedade e Cultura
Society & Culture
Gesellschaft & Kultur

29/04/2010
http://www.algarve123.com/
viva@algarve123.com

...A culpa é do outro!

... It's the other driver's fault!

...Schuld ist der Andere!

02 | vivalgarve 29/04/10

tema de capa

tema de capa

vivalgarve 29/04/10 | 03

Caro Bruno Filipe Pires,

Eu compro o 123 quase todas as semanas, porque é o único jornal que me informa sobre eventos e temas que me interessam. Ao ler o artigo sobre a investigação da Maria João Martins, fiquei com vontade de vos escrever. Espero que tenham o tempo e espaço para ler, e talvez publicar.

Ao volante esta manhã, pus-me a pensar na psicologia de estar dentro de um espaço em movimento, dirigindo um potencial míssil. Por que é que tais sentimentos surgem tão facilmente?

Penso que a ideia da Maria João Martins sobre o ensino da condução enquanto um processo colectivo é inspiradora. E até de importância crucial.

É provável que a maneira como qualquer actividade nos é introduzida, influencie a forma de a exercer para o resto da nossa vida, sobretudo se a introdução acontecer enquanto ainda somos adolescentes.

Ontem, quando caminhava em Loulé, apercebi-me de uma mulher que vinha na mesma direcção que eu. Tentámos não chocar uma com a outra, mas ao fazê-lo acabamos por avançar na mesma direcção duas vezes, fazendo a clássica dança do espelho, algo que acho cómico. Sorri e fui ao encontro do seu olhar, mas estava vazio. A impaciência apoderou-se de mim. Eu estava no caminho dela, pronto. Fiquei com uma opinião negativa dela.

Porém, ao volante, eu sou tal como aquela mulher. Um carro lento está no meu caminho e porque é um obstáculo anónimo, um um sentimento de impaciência invade-me. O outro condutor é um ignorante. Um emplastro, a bloquear-me. Tenho pouco controlo sobre o desprezo que sinto pelo outro, embora me esforce para controlar o veneno. Será que é porque fui ensinada a ver "perigos" em vez de "companheiros de viagem"? Talvez sejam estas e outras condicionantes que reduzem os indivíduos a meras ameaças, consumidores, estereótipos, etc.

Então, tenho tentado pensar realisticamente sobre as dificuldades diárias da vida dos outros na estrada. Considere estas opções da próxima vez que tiver um "obstáculo" à sua frente. Talvez ele tenha acabado de tirar a carta; talvez seja um idoso inseguro do caminho a seguir; talvez o carro esteja em final de vida útil; talvez desconheça a estrada; talvez esteja interessado no que está à sua volta; ou então, talvez esteja cansado e por isso, mais cauteloso; talvez esteja mergulhado em pensamentos imaginativos/ preocupações/conversas; talvez alguém lhe tenha ligado para o telemóvel à coisa de 2 segundos; e, mais importante ainda, talvez não esteja com pressa.

Mas será que eu posso acreditar neles? Há sempre esta ideia desejável de que o condutor à nossa frente é um ignorante, um egoísta obcecado em si mesmo, que realmente acredita que não há mais ninguém na estrada senão ele próprio. Depois, podemos ceder ao desejo de nos indignarmos – sem qualquer culpa.

Ahhhhh, enfim.

Cumprimentos,
Jill Stott

A nossa filosofia no «123» é motivar as pessoas a pensar e a reflectirem. Para nós, é muito gratificante receber dos nossos leitores cartas como esta. Muito obrigado, Jill Scott!

Dear Bruno Filipe Pires,

I buy 123 almost every week because it's the only paper that informs me about events and issues that interest me. On reading the article on Maria João Martins' research I felt impelled to write. Hope you have time and space to read and maybe print.

Driving this morning, I was pondering the psychology of being in and directing this moving room and potential missile. Why are such powerful feelings so easily ignited?

I think Maria João Martins' idea about the teaching of driving as a collective process is inspired and even of crucial importance.

It's probable that how we are introduced to any activity colours our approach to it for the rest of our lives, especially whilst still a teenager.

Yesterday, walking in Loulé I noticed a woman walking towards me. We tried not to bump into each other and, in so doing; we stepped in the same direction twice, doing the classic mirror dance, comic, to my mind. I smiled and met her eyes, but she was not there. Impatience was in possession. I was in her way and that was all. My opinion of her was low.

But, driving, I am just like that woman. A slow car is in my way and because it is an anonymous blockage, a sadistic impatience creeps in. The driver is an ignorant bumbler impeding me. I have little control over my contempt, though I try hard to neutralize its poison. Is it because I've been taught to see 'Hazards' rather than 'Fellow Travellers'? Maybe this and other conditioning that reduces individuals to threats, consumers, stereotypes, etc.

So I'm trying with some realistic thinking about fellow drivers' daily, difficult lives. Consider these options when next caught behind an 'impedance': They have just passed their test; they are very old and unsure; the car is on its' last legs; they do not know the way; they are interested in what is around them; they are very tired and so being careful; they are having inspiring/ worrying- distracting thoughts/ conversations; someone called them on the mobile (just 2 seconds); and most importantly, perhaps - they are not late.

But can I believe them? There's always this almost desirable idea that the driver in front really is an ignorant, self obsessed egotist who really does believe there's no one else on the road but himself. Then we can fully indulge in righteous indignation- guilt free.

Ahhhhh at last.

Yours
Jill Stott

Our philosophy at «123» is to get people to think - so it is fabulous to receive letters like this. Thank you very much Jill Stott.

Sehr geehrter Bruno Filipe Pires,

Ich kaufe die 123 fast jede Woche, weil es die einzige Zeitung ist, die mich über Veranstaltungen und Themen, die mich interessieren, informiert. Als ich den Artikel über Maria João Martins Forschungsarbeit gelesen habe, fühlte ich mich angehalten, Ihnen zu schreiben. Ich hoffe Sie haben Zeit und Platz, diesen Brief zu lesen oder sogar zu drucken.

Als ich heute morgen im Auto saß, habe ich über die Psychologie, in diesem fahrenden Raum und potentieller Granate zu sitzen und sie zu steuern, nachgedacht. Warum kochen die Gefühle darin so schnell auf?

Ich glaube, Maria João Martins Idee, das Fahren als kollektiven Prozess zu vermitteln, ist genial und sogar von entscheidender Bedeutung.

Es ist wahrscheinlich, dass, egal in welche Aktivitäten wir eingeführt werden, es unser restliches Leben beeinflusst - besonders, wenn man noch ein Teenager ist. Als ich gestern durch Loulé spazierte, kam mir eine Frau entgegen. Während wir versuchten, nicht zusammenzustoßen, wichen wir uns zwei Mal in die gleiche Richtung aus; wie im Comic tanzten wir einen Spiegeltanz. Ich lächelte sie an und suchte ihren Blick, fand ihn aber nicht. Ungeduld hatte von ihr Besitz ergriffen. Ich war ihr im Weg, das war alles. Meine Meinung über sie sank.

Aber wenn ich im Auto sitze, bin ich genau wie diese Frau. Ist ein langsamer Wagen, ein anonymes Hindernis, vor mir, schleicht sich eine sadistische Ungeduld ein. Der Fahrer ist ein ignoranter Stümper, der mich behindert. Ich habe wenig Kontrolle über meine Verachtung, obwohl ich ernsthaft versuche, dieses Gift zu neutralisieren. Kommt das, weil mir beigebracht wurde, Gefahren zu erkennen und nicht Mitreisende zu sehen? Vielleicht ist es diese Konditionierung, die andere Individuen auf Bedrohung, Konsumenten, Stereotypen, etc. reduziert.

Also probiere ich mir jetzt realistische Gedanken über das alltägliche, vielleicht auch schwierige Leben der anderen Verkehrsteilnehmer zu machen. Man sollte eventuell diese Optionen bedenken, wenn man das nächste Mal hinter einem "Widerstand" gefangen ist: Der Fahrer hat gerade eine Prüfung geschrieben; er ist alt und unsicher; das Auto liegt in seinen letzten Zügen; er kennt den Weg nicht; er ist an dem interessiert, was um ihn herum zu sehen ist; er ist müde und deshalb vorsichtig; er hat inspirierende oder besorgte Gedanken oder Gespräche; jemand hat gerade angerufen (wenn auch nur zwei Sekunden); und am wichtigsten: Vielleicht ist der Fahrer vor mir nicht zu spät dran, so wie ich.

Aber kann man das glauben? Es gibt fast immer die wünschenswerte Idee, dass der Fahrer vor einem wirklich ein ignoranter, selbstbesessener Egoist ist, der tatsächlich glaubt, es gibt außer ihm selbst niemanden auf der Straße. Dann können wir uns voll und ganz der gerechten Empörung hingeben - ohne Schuldgefühle!

Ahhhhh endlich.

Herzlichst,
Jill Stott

Die Philosophie der «123» ist, Menschen zum Nachdenken anzuregen. Es ist wunderbar solche Briefe wie diesen hier zu erhalten. Vielen Dank Jill Stott.