

“O automóvel no espaço público”: parte do módulo “Como reagimos ao novo?”

Parte do módulo

“Como reagimos ao novo?”,

criado por

Jaume Valentines-Álvarez e

M. Luísa Sousa

para o curso

«Ciência, Tecnologia e Sociedade»

Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade

NOVA de Lisboa

Janeiro – Fevereiro de 2018

Mobilidade urbana – O automóvel no espaço público e os debates em torno do seu uso

M. Luísa Sousa



Figura 1. “Acidente de viacção. Largo Chiado (Lisboa)” (1928), Biblioteca de Arte da Fundação Calouste Gulbenkian, Estúdio Mário Novais, Ilustração no. 55 [Material gráfico], CFT003.52237.

A evolução da organização e percepção do espaço das vias públicas esteve ligada aos seus usos. Os novos veículos de transporte, particularmente os motorizados, trouxeram

“O automóvel no espaço público”: parte do módulo “Como reagimos ao novo?”

novas formas de mobilidade e também uma redefinição dos usos e representações das ruas e das estradas como espaço público. O automóvel foi, não obstante, herdeiro de um novo paradigma de cultura urbana que o antecedeu, possibilitado pelo urbanismo do século XIX.

Confirmando uma expressão corrente em História da Tecnologia, a introdução do artefacto automóvel não constou apenas da sua invenção, mas também da invenção dos seus usos e das condições para a sua operação (o seu sistema), que esteve inextricavelmente ligada a negociações sociais e políticas entre diversos atores como legisladores, automobilistas, empresas fornecedoras de gasolina, peões e engenheiros (Sousa, 2016).

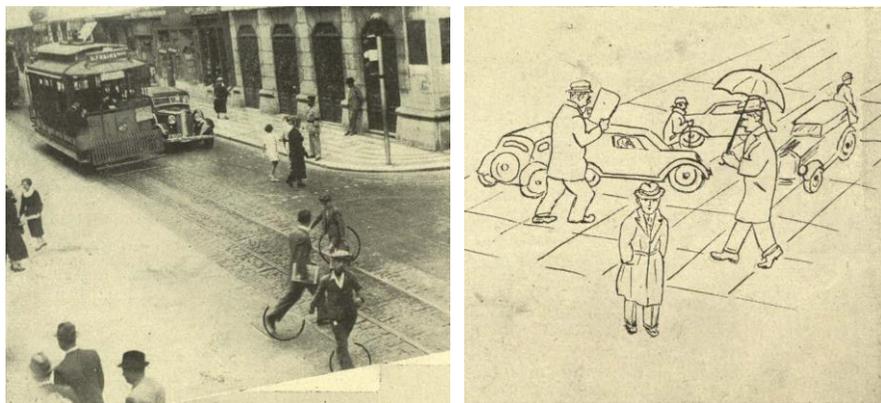
Por exemplo, uma das alterações contestadas, nomeadamente quando provocou acidentes, como se vê nesta fotografia foi o caso da alteração do sentido da circulação do trânsito da esquerda para a direita.

Em meados dos anos vinte, Portugal era dos poucos países na Europa continental onde a circulação do trânsito se fazia pela esquerda. Esta situação foi alterada a 1 de Junho de

1928, com a mudança do sentido da circulação da esquerda para a direita, de acordo com a “Convenção Internacional relativa à circulação por estradas”, que Portugal assinou na conferência do Comité para o Tráfego em Estrada da Sociedade das Nações realizada em Paris, em 1926. O primeiro código da estrada em Portugal, promulgado em 1928, integrou esta e outras normas dessa convenção internacional, levando a que a regulação nacional acompanhasse a internacional.

Nesta fotografia de 1928 (Figura 1), na Baixa, em Lisboa, vemos um acidente que ocorreu devido a esta mudança de sentido na circulação, com dois veículos a colidirem por se encontrarem na mesma faixa de rodagem. Isto, apesar de ter havido várias campanhas, como uma promovida pelo jornal Diário de Notícias e a empresa que então vendia mais gasolina em Portugal, a Vacuum Oil Co. (que, depois, veio a ser a Mobil Oil Company), com a colocação de faixas brancas com as palavras “Pela direita. Desde 1 de Junho” – como se vê (mal) no centro desta fotografia (está uma dessas faixas colocada no Largo Camões).

“O automóvel no espaço público”: parte do módulo “Como reagimos ao novo?”



Figuras 2 e 3. Imagens retiradas do artigo "A principal causa da confusão do trânsito: o peão!", *ACP - Revista de Turismo e Automobilismo. Órgão oficial do Automóvel Club de Portugal*, 11 (1937): 24.

O aumento da velocidade possibilitado pelo automóvel agudizou o uso concorrencial da rua, com o *lobby* do automóvel a ser capaz de impor o ponto de vista do automobilista sobre o dos outros utilizadores das ruas, através da sua influência na produção de legislação, e na mudança de práticas sociais, por exemplo através de campanhas de educação para a segurança rodoviária (McShane, 1994, Bonham, 2006, Bertho Lavenir, 2000, Fridenson, 1991). O caso português é paradigmático desta imposição do ponto de vista do automobilista,

particularmente do automobilista individual, pertencente às elites, que se encontra, por exemplo, no discurso de disciplinação produzido pelo Automóvel Club de Portugal (ACP) – nomeadamente através da sua revista, como vemos nas imagens de um artigo publicado em 1937 (Figuras 2 e 3), no qual os peões eram acusados de não cumprirem o código da estrada (Sousa, 2016, pp. 91-130; 183-210, Fridenson, 1991).

A promoção de uma mobilidade disciplinada no espaço urbano, hierarquizando os modos mais velozes, que vinha sendo definida deste o final do século XIX, ganhou novos defensores ao longo do século XX, que a associaram um discurso normativo, sustentado por um discurso técnico e científico legitimador (Packer, 2003), que contribuiu para uma redefinição dos usos e perceções da rua como espaço público. No entanto, houve também quem resistisse a esta imposição dos modos de mobilidades mais rápidos nas vias públicas.

“O automóvel no espaço público”: parte do módulo “Como reagimos ao novo?”

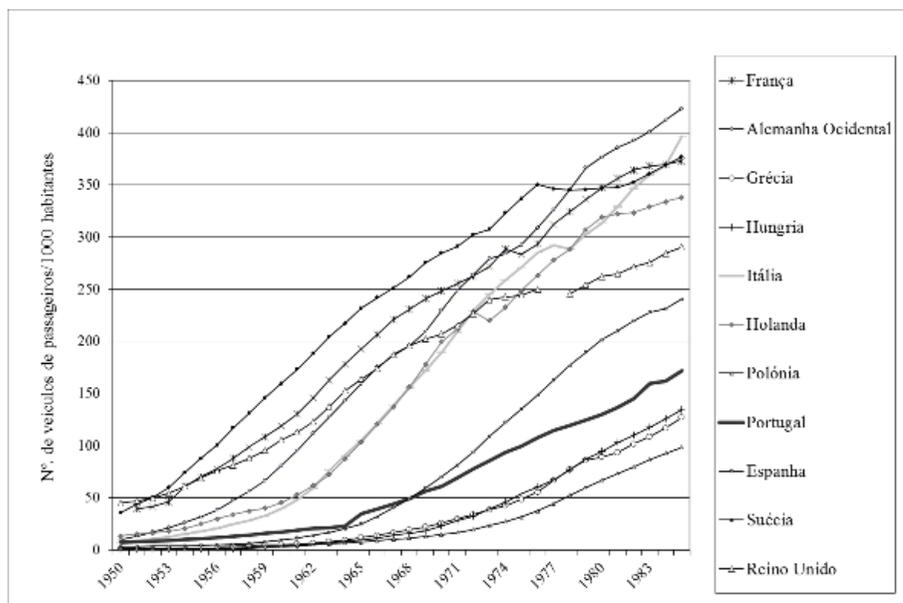


Figura 4: Evolução da taxa de motorização em alguns países europeus (1950-85). Fonte: Nº de veículos de passageiros - B. R. Mitchell, *International Historical Statistics: Europe, 1750-2000*, 5th Ed., (Hampshire, New York: Palgrave Macmillan, 2003); População - U.S. Census Bureau, International Data Base e B. R. Mitchell (2003) para a Alemanha Ocidental

Não é apenas quando as tecnologias introduzidas são novas que elas são contestadas, ou resistidas, como já referimos na primeira parte. O uso do automóvel e todo o sistema que permite o seu funcionamento (estradas, códigos da estrada, bombas de gasolina, mapas, guias turísticos, etc.) foram

contestados tanto no início do século XX, como ao longo desse século.

O caso que agora se apresenta foca-se nos anos 1970s, em Portugal (ver Sousa e Marques, 2013). Como se vê neste gráfico (Figura 4), ao contrário de outros países europeus, como a Suécia, a França, a Alemanha Ocidental, a Itália, ou o Reino Unido, cujo aumento do número de carros de passageiros por habitante foi significativo logo a partir dos anos 1950s (e cujas cidades, no período pós-segunda guerra mundial tiveram de adaptar-se estes níveis de motorização), Portugal, nos anos 1970s, ainda não tinha uma motorização em massa, mas a tendência para esse processo era visível.

“O automóvel no espaço público”: parte do módulo “Como reagimos ao novo?”



Figura 5: "Durante anos a sociedade adaptou-se ao automóvel. Agora a Fiat está a adaptar o automóvel à sociedade." *O Volante* 2ª Série, no. 7 (1972): 9.

As décadas de 1960s e 1970s foram um período durante o qual problemas relacionados com o uso dos automóveis particulares receberam maior atenção mediática, sobretudo em países mais industrializados, nomeadamente a congestão do tráfego (problemas de engarrafamentos), a segurança rodoviária, a poluição atmosférica e sonora e a escassez de combustível, muito exacerbada pela crise

petrolífera de 1973 (Jamison, 1995). Alguns destes temas enquadram-se também no debate sobre os limites do crescimento económico, que era o título de um relatório realizado pelo chamado Clube de Roma, em 1972.

Em Portugal, apesar de a taxa de motorização ser ainda relativamente baixa nestes anos, houve eco destes debates,

nomeadamente através de artigos traduzidos de revistas estrangeiras sobre estes temas, publicados em revistas especializadas, e também na publicidade, como se vê neste anúncio da FIAT (Figura 5).

Se bem que, desde sempre, sociedade e “automóvel” se tenham moldado mutuamente, este anúncio por parte de um fabricante automóvel, ao referir que já não seria apenas a sociedade a adaptar-se ao automóvel, mas também o automóvel a adaptar-se à sociedade, reconhecia os debates que vinham então acontecendo. Em concreto, em Portugal também se sentiram as consequências da crise petrolífera de 1973, nomeadamente com medidas de racionamento da gasolina, com alterações na legislação do código da estrada, nomeadamente a criação de limites de velocidade fora das povoações para automóveis particulares e nas políticas fiscais, ao serem definidos impostos mais elevados para os automóveis particulares.

“O automóvel no espaço público”: parte do módulo “Como reagimos ao novo?”

25 de Abril de 1974 – A Revolução dos Cravos



Figura 6: O 25 de Abril de 1974, em Portugal (várias imagens)

O caso português, que aqui apresentamos, traz uma outra dimensão ao debate em torno do uso do automóvel particular em meados dos anos 1970s, que foi a dimensão ideológica, muito visível no período de “transição para a democracia”, entre 1974 e 1976 (ano da aprovação da nova Constituição e da realização de eleições para o primeiro Governo Constitucional), durante o qual estava a ser discutido o modelo político de sociedade que daí adviria,

como estaria organizada, e, nomeadamente, como funcionaria a economia, quais seriam os padrões de consumo, os modos de produção, os modelos técnicos e científicos.

Este período foi marcado por uma grande instabilidade social, económica (houve nacionalizações de empresas de vários sectores) e política (em dois anos, houve seis governos provisórios), pelo fim da guerra colonial e pelo processo de descolonização das antigas colónias (e, como consequência disso, pela vinda de cerca de meio milhão de pessoas para Portugal – os chamados “retornados”), por medidas políticas sectoriais parcelares, por discursos exacerbados, muito marcados ideologicamente, pelo fim da censura e pela conquista de liberdades fundamentais.

“O automóvel no espaço público”: parte do módulo “Como reagimos ao novo?”



Figuras 7 e 8: Rui Girão de Sousa, "Poderá continuar a considerar-se o automóvel um artigo supérfluo ou de luxo?" *Mundo Motorizado* 415 (1975): 7, 8 (à esquerda); "Brezhnev: O fascínio dos automóveis." *AutoMundo* 14 (1975): 6-9 (à direita).

O debate, quer pela parte dos que defendiam um uso mais abrangente do automóvel particular, quer pelos que defendiam a sua restrição, era marcado por palavras carregadas ideologicamente.

Na defesa do uso do automóvel particular apareciam os seguintes argumentos e estratégias:

- uso da retórica da “democratização” do automóvel (usando uma palavra que estava particularmente presente no discurso mediático);
- argumento de que o automóvel era indispensável para as classes médias, para os trabalhadores (e não era do exclusivo uso das elites), porque não tinham escolha devido ao sistema de transportes públicos existente;
- defesa de medidas mais favoráveis ao uso do automóvel particular (nomeadamente através da exigência de custos mais baixos: impostos à gasolina, na compra; ou também da melhoria das estradas existentes).
- defesa do sector automóvel e das suas actividades, da sua importância para a economia portuguesa, do emprego dos trabalhadores do sector automóvel; proposta para criação de um automóvel “nacional”/ português (retórica do nacionalismo);
- a valorização positiva do sector automóvel por parte dos países da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), ou de outros países sob a sua influência, nomeadamente na indústria automóvel, no desporto

“O automóvel no espaço público”: parte do módulo “Como reagimos ao novo?”

automóvel e ou na atitude de fascínio do líder da URSS

Brezhnev relativamente ao automóvel (Figuras 7 e 8).

Respondiam assim aos que afirmavam que o automóvel particular era um bem capitalista, burguês, um objecto de luxo, apenas acessível a uma minoria, e um inimigo do povo, porque provocava a sua alienação (relativamente à sua exploração).

“O automóvel no espaço público”: parte do módulo “Como reagimos ao novo?”

Na defesa da restrição do uso do automóvel particular usavam-se os seguintes argumentos e estratégias:

- Uso de um argumento ideológico: automóvel como privilégio da burguesia;
- discurso contra os carros de luxo (de gama alta), cujas vendas e uso baixaram consideravelmente neste período;
- uso de um argumento económico, nomeadamente relativamente à crise económica: a necessidade de aumentar impostos, preços de gasolina, limitar as velocidades, limitar o desporto automóvel, limitar as condições de crédito e aumentar os direitos de importação das peças para a indústria de montagem automóvel (algumas destas medidas tinham já sido tomadas como resposta à crise petrolífera de 1973);
- defesa da definição de prioridades na construção e reparação de estradas (por exemplo, relativamente à política de construção de uma rede de autoestradas);
- o automóvel particular visto como um problema (os problemas já identificados nos debates dos anos 1960s e 1970s: urbano, ambiental, económico e de segurança);

- defesa da melhoria do sistema de transportes públicos.

E outros, defendiam também o uso da bicicleta... como nesta música de Paco Bandeira, de 1975 (Figura 9).

O Automóvel

Letra e música de Paco Bandeira (1975)

*Vamos pelas estradas
enlutados, carregados de cinismo
Por culpa do automobilismo*

*Vivemos enervados, empenhados
Entre o pão e a gasolina
que nos mata e nos domina*

*Esquece o automóvel!
Esquece o automóvel, amigo...*

*Pagamos o seguro mais o juro
das letras a prestações
E ainda temos os ladrões*

*O Guarda que nos multa
O Peão que nos assusta no pavimento
E a falta de estacionamento*

*Esquece o automóvel!
Esquece o automóvel, amigo...*



*Se gostas da cidade de verdade
Não a enchas de sucata
E anda de bicicleta*

*Se pensas numa vida mais vivida
mais alegre e mais segura
Deixa em casa a viatura*

*Esquece o automóvel!
Esquece o automóvel, amigo...*

Figura 9: Letra da música “O automóvel”, do álbum “Em guarda pela revolução”, de Paco Bandeira.

“O automóvel no espaço público”: parte do módulo “Como reagimos ao novo?”



Figuras 10 e 11: "Toyota. O carro já eleito." *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal* XLVI, no. 5/6 (1976): 60 (à esquerda); "Fiat 127" *Mundo Motorizado* 376 (1973) (à direita).

Este debate teve consequências para o sector automóvel, nomeadamente para a indústria de montagem automóvel em Portugal, com o fim da montagem em Portugal de carros de alta gama, a continuidade do interesse na produção de carros “comerciais” (houve indústrias de montagem que começaram a introduzir uma “5ª porta”, como se vê neste

anúncio da FIAT (Figura 11), porque assim passavam a ser taxados como comerciais – e o imposto era menor; mas esta medida já vinha desde 1973, por causa da crise petrolífera) e também nas representações sobre os automóveis. Uma nova estratégia de legitimação dos automóveis particulares foi lançada, promovendo, por exemplo, as escolhas democráticas. A publicidade aos carros também reflectiu uma mudança, nomeadamente com a colagem ao discurso da promoção da democracia através da realização de eleições, como se vê neste anúncio (Figura 10), que se referia ao um automóvel da marca Toyota como tendo sido “eleito” pelos portugueses. A imagem mostra uma representação possível de diferentes classes sociais na sociedade portuguesa do pós-25 de Abril, que teriam escolhido este “Grande Candidato na sua campanha eleitoral”, tendo já sido eleito por 50.000 condutores.

“O automóvel no espaço público”: parte do módulo “Como reagimos ao novo?”



Figura 12. Folheto do Fórum Global EcoMobilidade “Reinventar a mobilidade urbana”, promovido pela Câmara Municipal de Almada, em Setembro de 2016.

Actualmente, a discussão sobre o uso dos automóveis particulares, que é o modo dominante de transporte individual em vários países da OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico), Portugal incluído, e sobre políticas de mobilidade que se baseiem em modos “sustentáveis”, ou “suaves”, como os transportes

públicos, as bicicletas ou a mobilidade pedonal, está bastante presente no debate público, nomeadamente através das iniciativas realizadas no âmbito da “Semana Europeia da Mobilidade” (a SEM é realizada desde 2002, no seguimento da iniciativa do “Dia Europeu sem Carros” ver <https://www.apambiente.pt/index.php?ref=19&subref=138&sub2ref=168>). O Fórum “Reinventar a mobilidade urbana”, organizado pela Câmara Municipal de Almada em Setembro de 2016 (Figura 12), inseriu-se nesta iniciativa. Se nos anos 1970s este debate cingiu-se a sectores restritos da sociedade, nomeadamente a algumas esferas de actividade política e aos sectores com interesses na mobilidade automóvel (empresas vendedoras de carros, imprensa automóvel, promotores do desporto automóvel, indústria de montagem automóvel) e hoje é um debate que se inscreve numa esfera pública mais alargada, poder-se-á, talvez, dizer, que passados cerca de 40 anos, a resistência à mobilidade dominada pelo automóvel está, em Portugal, a ser integrada nas políticas que pensam a mobilidade e a organização do espaço público.

Referências

- Bertho Lavenir, Catherine - "How the Motor Car Conquered the Road". In Levin, Miriam R. (ed.) - *Cultures of control*. Amsterdam: Harwood Academic Publishers, 2000, pp. 113-134.
- Bonham, Jennifer - "Transport: disciplining the body that travels". In Böhm, Steffen, Campbell Jones, Chris Land e Matthew Paterson (eds.) - *Against Automobility*. Oxford: Sociological Review Monographs, Blackwell Publishing, 2006, pp. 57-74.
- Fridenson, Patrick - "La société française et les accidents de la route (1890-1914)". *Ethnologie française*. Vol. 21. N° 3 (1991), pp. 306-313.
- Jamison, Andrew - "Debating the Car in the 1960s and 1990s: Similarities and Differences". *Technology in Society*. Vol. 17. N° 4 (1995), pp. 453-467.
- McShane, Clay - *Down the Asphalt Path: American Cities and the Coming of the Automobile*. New York: Columbia University Press, 1994.
- Packer, Jeremy - "Disciplining Mobility: Governing and Safety". In Bratich, Jack Z., Jeremy Packer e Cameron McCarthy (eds.) - *Foucault, Cultural Studies, and Governmentality*. Albany, NY: State University of New York Press, 2003, pp. 135-161.
- Sousa, M. Luísa - *A mobilidade automóvel em Portugal, 1920-1950*. Lisboa: Chiado Editora, 2016.
- Sousa, M. Luísa e Rafael Marques - "Political transitions, value change and motorisation in 1970s Portugal". *The Journal of Transport History*. Vol. 34. N° 1 (2013), pp. 1-21.