

Tiago Mesquita  
Carvalho

# e RRAR é URBANO. PARA UMA HODOLOGIA DE LISBOA<sup>1</sup>

## RESUMO

O artigo apresenta a genealogia histórica do favorecimento do automóvel na cidade e as mudanças concomitantes no urbanismo, na pedonalidade e na criação e preservação de lugares, salutares para o exercício da cidadania. Pretende-se demonstrar que a adoção generalizada da automobilidade, enquanto tecnologia de impacte múltiplo e pernicioso, afectou uma metodologia geral de configuração do espaço; provocou igualmente uma erosão do caminhar e do sentido de lugar, nos centros históricos de várias cidades europeias, sacrificando as necessidades dos peões e a convivialidade das ruas e do espaço público.

Na primeira parte, por razões de acessibilidade aos arquivos da Hemeroteca, escolhemos expor o estudo de caso de Lisboa, ilustrando como o poder político e os urbanistas se aliaram, para modificar a cidade, valorizando o papel das demolições e do automóvel, como cura para males sociais. A nossa análise centrar-se-á na génese do Código da Estrada e nos discursos do órgão oficial do Automóvel Clube de Portugal (ACP) e de revistas da época, os quais documentam as transformações ocorridas no centro histórico da Lisboa de meados do século 20. Na segunda parte, através de uma análise fenomenológica, examinamos como o caminhar e a condução motorizada constituem o mundo de diferentes modos; cada um promove assim um acesso diferenciado às qualidades da cidade, justificando uma perspectiva própria na percepção e ação na forma urbana, adotada pelos habitantes da cidade e por urbanistas.

Concluimos tecendo algumas considerações sobre os efeitos da automobilidade na vida urbana, ao se tornar um pressuposto tácito no urbanismo; o espaço público é progressivamente convertido em estacionamento, nós viários, semáforos e passadeiras; os peões, por sua vez, veem os seus gestos, hábitos e comportamentos domesticados e negligenciados; a pedonalidade em Portugal passou assim a ser social, política e tecnicamente invisível, de acordo com os modelos científicos e técnicos da automobilidade.

## PALAVRAS-CHAVE

Mobilidade urbana. Automóveis. Espaço público. Lugar. Caminhar. Tecnologia. Urbanismo. Lisboa.

DOI: [HTTP://DX.DOI.ORG/10.11606/ISSN.2317-2762.v21i36p102-123](http://dx.doi.org/10.11606/ISSN.2317-2762.v21i36p102-123)

## ERRAR ES URBANO. PARA UNA HODOLOGÍA DE LISBOA

### RESUMEN

El artículo presenta la genealogía histórica de la preferencia que se ha dado al coche en la ciudad y los cambios concomitantes en el urbanismo, en la peatonalidad y en la creación y preservación de lugares saludables para el ejercicio de la ciudadanía. Pretendemos demostrar que la adopción generalizada de la automovilidad como una tecnología de impacto múltiple y perjudicial, además de haber afectado a una metodología general para el diseño del espacio, ha llevado a una erosión de la marcha y del sentido de lugar en los centros históricos de varias ciudades europeas, sacrificando las necesidades peatonales y la convivencialidad de las calles y el espacio público. En la primera parte, por razones de accesibilidad a los archivos de la Hemeroteca, optamos por presentar el estudio de caso de Lisboa, que ilustra cómo el poder político y los urbanistas se han aliado para modificar la ciudad, valorando el papel de las demoliciones y del automóvil, como una cura para problemas sociales. Nuestro análisis se centrará en los orígenes del Código de la Carretera, y en los discursos del órgano oficial del Automóvil Club de Portugal y en otras revistas contemporáneas, que documentan los cambios en el centro histórico de Lisboa, a mediados del siglo 20. En la segunda parte, a través de un análisis fenomenológico, examinamos cómo el caminar y la conducción motorizada constituyen el mundo de diferentes maneras; cada uno, por lo tanto, promueve un acceso diferenciado a las cualidades de la ciudad, justificando una perspectiva propia en la percepción y la acción en la forma urbana, adoptada por los habitantes de la ciudad y los urbanistas. Concluimos tejiendo algunas consideraciones sobre los efectos de la automovilidad en la vida urbana, por haberse convertido en un presupuesto tácito del urbanismo; el espacio público se convierte progresivamente en parqueos, nodos viales, señales de tráfico y cruces peatonales; los peatones, a su vez, tienen sus gestos, hábitos y comportamientos domesticados y descuidados; la peatonalidad en Portugal de esa manera, pasó a ser social, política y técnicamente invisible, de acuerdo a los modelos científicos y técnicos de la automovilidad.

### PALABRAS CLAVE

Mobilidad urbana. Automóviles. Caminar. Espacio público. Lugar. Tecnología. Urbanismo. Lisboa.

TO ERR IS HUMAN. TOWARDS A  
LISBON HODOLOGY

## ABSTRACT

The paper shows the historical origins of the support for the automobile in cities and its related effects in urban planning, pedestrian condition, and in the making and preservation of public spaces, beneficial for the exercise of citizenship. This study shows that the overall adoption of automobility as a multiple and harmful technology has not only affected a general methodology for space design but also led to an erosion of walking and of the sense of place in the historical centers of several European cities, sacrificing pedestrian needs and the conviviality of streets and public space.

In the first part of this article, due to accessibility to the Hemeroteca archives, we choose to present the case study of Lisbon, illustrating how political power and urban planners have joined forces to modify the city, valuing the role of demolitions and of the automobile as a cure for social problems. Our analysis will center on the origins of the Traffic Code, in the speeches of the official periodical of the Portuguese Automobile Club and in other contemporary magazines that document the changes in the historical center of Lisbon in the first half of the 20<sup>th</sup> century.

In the second part, using a phenomenological analysis, we examine how walking and driving constitute the world in different ways; each one hence promotes a differentiated access to the qualities of the city, and justifies a distinctive trajectory of perception and action in the urban form, adopted by citizens and urban planners.

We conclude by remarking on the effects of automobility in urban life as it became a basic assumption in urban planning; public space is progressively converted into parking lots, road nodes, traffic signs, and crosswalks; pedestrians have been domesticated and neglected in their habits, gestures and behaviors; the pedestrian in Portugal has thus become socially, politically, and technically invisible, according to the context of the technical models of automobility.

## KEY WORDS

Urban mobility. Public space. Walking. Place. Technology. Urban planning. Lisbon.

Segundo Flink, a automobilidade compreende “*the combined impact of the motor vehicle, the automobile industry, and the highway plus the emotional connotations of this impact [...]*” (FLINK, 1976, p. 9). A inclusão destes efeitos permite uma caracterização mais abrangente<sup>2</sup> e um enquadramento conceptual mais preciso dos efeitos da automobilidade nas cidades desde o seu aparecimento no princípio do século 20. A automobilidade foi mantida e encorajada por sucessivos governos, grupos industriais, clubes automóveis nacionais e pela imprensa, através de vários discursos e narrativas; por sua vez, a presença avassaladora do carro motorizado na cultura Ocidental do pós-guerra alimentou-se de uma fé ilimitada no progresso como um processo histórico e tecnológico.

Em Portugal, apenas após o conflituoso período Republicano é que condições políticas mais estáveis prepararam o terreno para o aparecimento de uma enérgica requalificação de Lisboa, depois dos ensaios inovadores de Frederico Ressano Garcia<sup>3</sup>. A figura chave desta época é Duarte Pacheco<sup>4</sup>, sem dúvida o homem mais poderoso na remodelação do espaço urbano desde o tempo do Marquês de Pombal no século 18 e responsável por liderar a “reforma técnica e profissional que Lisboa e o país necessitavam”<sup>5</sup>. O novo *campus* do IST ficaria incumbido da tarefa primordial de modernizar as infraestruturas tecnológicas de Lisboa e Portugal, em especial aquelas ligadas aos transportes, à energia e à habitação; tornou assim possível reunir um corpo técnico apto a levar a cabo todo o plano de Ressano Garcia, num estilo adaptado mas claramente influenciado pela escola parisiense do barão de Haussmann<sup>6</sup>. Desde 1932 e até à sua morte, Duarte Pacheco estabeleceu o ritmo de transformação da capital portuguesa, rumo a uma cidade imperial, através de vários projetos de obras públicas, encabeçados por profissionais familiarizados com a escola de urbanismo de Paris, como Faria da Costa. Assim e simultâneo à criação do Estado Novo (1933), sobreveio um surto de modernização de obras públicas e infraestruturas que teve implicações na política urbana<sup>7</sup>. Este desenvolvimento foi por sua vez motivado por um contexto internacional que favoreceu uma política autónoma e de independência nacional.

A política urbana delineada por Duarte Pacheco apostou em três vectores de desenvolvimento, intimamente ligados. Dado o crescimento populacional, em parte devido à migração rural para Lisboa, o recurso a mão-de-obra barata e não profissionalizada justificava o subsídio pelo trabalho e o seu emprego em grandes empreendimentos de obras públicas; o terceiro vector assume a forma do Decreto nº 28797 de 1 de Julho de 1938 e que é de importância extrema para o arranque do *Plano de Urbanização da Cidade de Lisboa*, porquanto introduziu um mecanismo expedito de expropriações de terrenos. Segundo Silva (1994, p.12), a construção de infraestruturas urbanas, como as redes rodoviária, ferroviária, portuária e outras, de energia e comunicações, embora dessem uma resposta ao potencial desemprego, foram antes de mais uma consequência da pressão do capital nacional e industrial, de modo a permitir a expansão do mercado interno, continental e ultramarino. Em Lisboa, este vector implicou a lesta<sup>8</sup> atualização e construção da sua rede viária, de maneira a granjear proveitos de eficácia e rapidez.

As ideias para uma nova cidade estavam porém carregadas de juízos morais; o arquiteto era equacionado com o médico que tratava dos padecimentos de um corpo doente através da correção e aperfeiçoamento da circulação dos seus humores. Podemos, por exemplo, ler<sup>9</sup> a recomendação por “linhas retas” e “dignidade arquitetónica” como os sucedâneos desejáveis da antiga e imbricada malha urbana e das habitações populares, precárias, mórbidas e degradadas. “Recuperação” era o termo usado para aludir a essas requalificações urbanas dos antigos bairros “condenados ao progresso”, o que era, enfim, equivalente à sua demolição. A nova filosofia passava por promover o crescimento através de expedientes negativos, ou seja, através de sucessivas demolições e reconstruções de edifícios mais altos e compactos<sup>10</sup>.

A morte de Duarte de Pacheco não terminou a sua influência no projecto de planeamento urbano que mudou para sempre a face de Lisboa. O Estado Novo tinha encontrado nas novas e enormes obras públicas uma forma indelével de afirmar o seu poder e de anular a oposição política<sup>11</sup>. O terreno estava pois preparado para reformas urbanas e sociais; as *Grandes Obras Públicas* puderam vingar na opinião pública graças a várias exposições e celebrações que promoveram o Estado Português e a sua história e que foram concomitantes à neutralidade bélica que o país gozou durante a Segunda Guerra Mundial. Uma edição especial de 1943 da Revista Municipal<sup>12</sup>, por exemplo, consagrou uma homenagem a Duarte Pacheco, falecido num desastre de viação; o vice-presidente da Câmara Municipal de Lisboa, Eduardo Rodrigues de Carvalho, descreveu como, em 1937, Duarte Pacheco, durante uma caminhada por Lisboa, encetou a tecer considerações urbanas sobre a cidade e a necessidade de vários planos para solucionar os seus problemas. Um dos mais graves era a acessibilidade de automóveis ao centro da cidade. O Rossio, a Baixa e a Rua da Palma são referidos, a par dos planos para túneis subterrâneos que iriam resolver os seus problemas de tráfego, inseridos num plano urbanístico para o ordenamento de uma Lisboa em expansão.

Muitos outros trabalhos foram avançando, enquadrados posteriormente no *Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa* (1948), elaborado por Etienne de Gröer<sup>13</sup>, outrora membro da equipa de Duarte Pacheco. Este plano colocava como marcos estratégicos a estruturação da cidade através de eixos radiais que a ligariam aos seus subúrbios e de várias vias circulares; por motivos essencialmente económicos, a cidade de Lisboa avançava-se assim para o norte, assumindo o plano que o carro motorizado seria o transporte generalizado do futuro; as primeiras auto-estradas datam também dessa época<sup>14</sup>. A ideologia que autorizou e justificou a prossecução deste plano tão ambicioso anteviu propósitos políticos óbvios, como a afirmação da sua autoridade através da demonstração do poder que tinha para afetar as vidas de indivíduos através de grandiosas obras públicas<sup>15</sup>; a cidade tinha já sido conotada como um “corpo doente” e a cura prometida seriam as grandes avenidas que introduziriam a modernidade e a higiene nas suas habitações<sup>16</sup>. Lisboa mudava e a transformação era sentida por todos. A “velha, grande aldeia” com um forte cunho rural, estava paulatinamente a ser transformada numa “moderna e grandiosa cidade”, obviando as suas “características campestres e os bairros miseráveis”<sup>17</sup>.

Em 1945, Lisboa estava sequiosa por medidas regulatórias nas áreas da alimentação e transportes; há relatos de vários eléctricos apetrechados de

passageiros até ao tejadilho e outros sobre como a quantidade de pedintes nas ruas levava as autoridades a proibirem a mendicância em algumas áreas da cidade. Todas estas ocorrências foram vistas como derivando de um “traçado urbano apertado e sufocado que favoreceu uma duvidosa moralidade subterrânea”. Ao mesmo tempo, os “automóveis multiplicavam-se e [...] como o homem comum via carros de luxo passarem por ele, na sua arrogância, percebia tudo ao contrário”, apelidando os seus donos de “vigaristas”<sup>18</sup>. O *Diário de Notícias* notava que “se adicionarmos a estes factos as velocidades acrobáticas dos automóveis e dos táxis, e que os estrangeiros notam com desagrado, o quadro estará completo”. As autoridades eram instadas a serem intransigentes na aplicação de procedimentos regulatórios respeitantes à circulação e ao movimento na cidade.

Data do dia 1 de Julho de 1947 o primeiro documento da autarquia amplamente divulgado para legislar e regulamentar o tráfego<sup>19</sup>. Os peões deveriam sempre caminhar pelo lado direito das ruas e, sempre que possível, deveriam também atravessá-las transversalmente e apenas em áreas determinadas, devendo inteirar-se da sua própria segurança. Cartazes para disciplinar o tráfego pedonal enxamearam as fachadas. Os agentes da polícia permaneciam nas ruas dando indicações para forçar os peões a obedecer e a internalizar estes novos hábitos<sup>20</sup>.

O Código da Estrada de 1950<sup>21</sup> tinha já uma secção devotada ao movimento pedonal. Compreendia dez pontos destinados a formalizar o caminhar em contextos urbanos, onde os automóveis e uma massa crítica de peões tornavam os conflitos nas ruas inevitáveis; estes pontos incluíam uma submissão inequívoca ao tráfego motorizado; o ponto 2, por exemplo, adverte que sempre que a

intensidade de trânsito motorizado o justificasse “poderá determinar-se sentido único de circulação num dos dois passeios de qualquer arruamento”. Outros procedimentos regimentais actuavam directamente na espontaneidade do corpo dos peões para determinar a melhor maneira de cada um se movimentar. O ponto 4, por exemplo, referia que no atravessamento de ruas os peões “são obrigados a seguir, e sem demora, uma linha perpendicular ao eixo da via”; algumas ruas foram também determinadas como tendo passeios de um só sentido; o ponto 5 colocava igualmente a responsabilidade objetiva de um atropelamento na falta de cumprimento do peão dos pontos acima arrolados.

No segundo número da Revista Municipal<sup>22</sup> existem alguns procedimentos dos serviços técnicos municipais. Este departamento camarário era responsável pela conservação e manutenção de bens públicos como os transportes, água, gás, iluminação, aquecimento, telefones, fogos, pavimento, tráfego, etc. No que tocava ao progresso na “ocupação de vias públicas” é possível ler:



Figura 1: Exemplo de cartaz afixado nas paredes de Lisboa em 1947, anunciando a nova condição pedonal.  
Fonte: MARTINS, 1947

*a via pública, nascida para circulação de peões, evoluciona no seu perfil; deve facilitar o trânsito de viação acelerada. [...] como todas as velhas cidades, as ruas de Lisboa, na sua maioria, foram traçadas para circulação de peões e veículos lentos em escasso número. O trânsito dos nossos dias determinou as alterações já referidas, e a adoção dos novos princípios urbanizadores não pôde acompanhar a evolução no mesmo ritmo. Esse é o motivo principal da existência de alguns problemas de trânsito em Lisboa.*

O plano de Faria da Costa para a Baixa, de 1944, apelidava-se *Descongestionamento do Tráfego do Centro da Cidade com a Localização dos Edifícios Públicos e o Saneamento da Zona compreendida entre o Socorro e o Rossio*. Nos anos quarenta e cinquenta, o contexto sociológico nos gabinetes municipais pautava-se por, entre outros aspetos, favorecer o tráfego motorizado no desenho da cidade, mesmo se tal implicasse a demolição parcial de várias edificações. O Plano de Urbanização de Ettiene De Gröer avançou com a destruição da área referida e uma tentativa da subsequente renovação urbana<sup>23</sup>, abrindo-a através de uma via que ligava a Avenida Almirante Reis, a Rua da Palma e o centro da Baixa, planeando-se rematar posteriormente tal zona com edifícios monumentais que confeririam um novo sentido a um espaço vazio. Esta área é hoje a “praça”<sup>24</sup> do Martim Moniz. A premissa para a destruição relacionava-a com a resolução dos problemas morais e sociais dos bairros, equacionando-a como uma espécie de purga ou panaceia espacial<sup>25</sup>; a demolição dos edifícios que albergavam atividades mais duvidosas implicaria o fim da base social subjacente; uma nova configuração espacial, uma “praça mais nobre e aberta” introduziria igualmente habitações também mais nobres e modernas, e como tal iria gerar novas tipologias de atividades sociais. A força destas ideias modernas sobre o tecido urbano estava então apenas limitada pela capacidade de esforço financeiro disponível; não fosse a falta de fundos do erário público e a Baixa lisboeta poderia ter sido como o plano modernista de Faria da Costa, com

Foto 1: A demolição da Mouraria e a abertura da Praça do Martim Moniz. Note-se o castelo. Fonte: Arquivo Fotográfico Municipal.



túneis ligando enormes e amplas praças sem quaisquer peões; talvez nem Alfama tivesse escapado<sup>26</sup>. Após cerca de 30 anos de atrasos e hesitações, um parecer final da EPUL (Empresa Pública de Urbanização de Lisboa) de 1981 recomendou que os objetivos de um novo plano urbanístico para a área do Martim Moniz devessem favorecer a:

*promoção de condições ambientais e funcionais de complemento e valorização do Centro da cidade, florescer de atividades lúdicas que têm sido erradicadas da Baixa, localização de uma diversidade de manifestação da vida urbana, de cultura e e de recreio.* (DIAS,1987, p.21).

## A ÁREA DE INTERVENÇÃO: MOURARIA, PRAÇA DA FIGUEIRA E RUA DA PALMA

Com o crescimento demográfico e a carestia crónica das populações rurais, a Lisboa do século 19 recebeu muitos migrantes, atraídos pela nascente atividade industrial. Esta conjugação de fatores tornou o centro da cidade altamente concorrido de pessoas provenientes de contextos culturais e sociais bastante díspares. Como já mencionado, as autoridades municipais deram pois as boas-vindas às ideias que ligavam várias melhorias no urbanismo como uma forma de adestrar a moralidade e corrigir problemas sociais. Já na primeira década do século 20 algumas ruas foram postas à consideração para serem demolidas. A princípio, de uma maneira mais ou menos aleatória mas, posteriormente, através de uma destruição programada que foi descaracterizando o bairro da Mouraria.

O mercado do Figueira emergiu de um terreiro central aberto após o terremoto de 1755. Em 1883, foi erigida uma estrutura metálica e durante 64 anos permaneceu como uma marca da vida da Baixa. Na sua variedade étnica e de costumes, vendedores, fregueses e fornecedores chegavam ao centro nos primeiros instantes da aurora, alguns deslocando-se em carroças das quintas e hortas dos arrabaldes, com eles trazendo legumes, gado, flores, coelhos e galinhas num movimento pedonal incessante e que enriquecia a curiosidade dos visitantes, insuflando vida diretamente para o imaginário urbano. Já em 1933, alguns jornalistas apontavam para a necessidade de demolir o mercado para melhorar as condições de tráfego, especialmente naquelas que respeitavam aos automóveis que pretendiam entrar na Baixa provenientes da Avenida Almirante Reis e da Rua da Palma. A sentença chegou em 1947, inserida no plano mais radical de demolição da Mouraria, como referido. Houve algumas reticências contra o projecto; não era claro como é que as ruas mais largas e lineares poderiam dar a Lisboa um “ar mais Europeu” e “mais saudável”<sup>27</sup>. Alguns anos depois, Mário Xavier de Brito escrevia<sup>28</sup> que “o emprego de locais de estacionamento de autos foi facilitado com a demolição do mercado da Praça da Figueira e as demolições de edifícios junto da Alfândega, Corpo Santo e Martim Moniz.”; não obstante, o olissipógrafo Norberto de Araújo notava<sup>29</sup> que “a Praça da Figueira não era apenas um mercado. Era uma instituição alfacinha. Uma espécie de “Passeio Público”. Era um “fórum das gentes bairristas, com um



Figura 2: O plano de Faria da Costa para a Praça da Figueira. Note-se o castelo como referência.  
 Fonte: Disponível em <http://fariadacosta.no.sapo.pt/>  
 Acesso em 10 out. 2013.

pouco de bazar, alguma coisa de feira, bastante de romaria; a certas horas da manhã corria-se, de todos os sítios, para a Praça da Figueira: era bem uma romaria”; e “nunca houve em Lisboa cenário mais pitoresco. O bulício, a cor e o movimento entonteciam”. O mercado abastecia milhares de mesas em toda a Lisboa e, em feriados populares, transformava-se num teatro com palcos ambulantes; todos eram cúmplices daquela algazarra gratuita e inocente. Antes de ser demolido, era já lamentado pela sua “paisagem de mil tons que nenhum pintor foi capaz de pintar”<sup>30</sup>, e por “aquele coral de vozes dissonantes que ninguém ensaiava e batia certo como um coração saudável”. Ao mesmo tempo, o mercado da Figueira possuía uma aura popular em seu redor que não era de todo adequada à cidade moderna que se anunciava; além de se eliminar um espaço público de encontro, vários negócios foram à falência. A metrópole moderna avançava para norte à medida que a velha cidade era deformada a partir do seu interior<sup>31</sup>.

A rua da Palma é hoje uma via que liga a Avenida Almirante Reis com o centro baixo da cidade, num perfil mais ou menos linear. Devido à demolição da Mouraria, foi amputada em cerca de metade da sua extensão e assim permanece hoje, como parte aparentemente integrante da Praça do Martim Moniz. Na primeira edição de 1939 da Revista Municipal, figura um artigo baptizado com o título “A modernização da Avenida Almirante Reis”<sup>32</sup>. O texto contém várias evocações laudatórias ao novo plano que liga a Rua da Palma com a Avenida Almirante Reis; nas imagens não se vislumbram muitos carros, mas, ao invés, bastantes eléctricos e peões; podem também observar-se árvores, ao contrário dos tempos correntes. O artigo mostra um “antes” e um “depois” elogiando as “enormes vantagens” advindas para o tráfego rodoviário. As obras foram justificadas como consequência do *Plano de Urbanização* que pretendia ligar Lisboa à sua periferia, através de estradas que seriam urbanizadas após as expropriações. A estrada em questão permitiria assim uma ligação expedita ao aeroporto; além do mais, verifica-se, pelas imagens, que as placas centrais foram eliminadas uma vez que “ninguém passava e roubavam espaço precioso”; a configuração anterior foi encarada como apertada e fechada, e assim a moderna

avenida foi transformada de maneira a permitir o escoamento adequado dos fluxos futuros de “tráfego abundante”.

Caminhar no que é hoje a Rua da Palma, tal como no Martim Maniz, não é muito diferente de atravessar uma terra de ninguém; não há muitas lojas, passeios e pontos de interesse para os olhos e as pernas repousarem. Mas este deserto nem sempre foi assim. Chegou a existir uma rua preenchida com lojas e tradições, abundância de pessoas, movimento e excitação. Na dinâmica urbana, ruas com menos pessoas não atraem mais pessoas, sejam eles transeuntes ou clientes. A ausência física das pessoas cancela a criação de lugar, um trabalho moroso e complexo que a presença e a atividade das pessoas conferem lentamente ao espaço; à medida que as ruas deixam de ser percorridas por pessoas, o caminhar é erodido e assimilado a estar em contacto com locais e pessoas hostis. Como afirma, Solnit,

*Walking is about being outside, in public space, and public space is being abandoned and eroded in older cities, eclipsed by technologies and services that don't require leaving home. Meanwhile, public space isn't even in the design. Fear has created a whole style of architecture and urban design.* (SOLNIT, 2001, p. 10-11).

## O AUTOMÓVEL CLUBE DE PORTUGAL (ACP)

O ACP foi fundado em 1903 e, como outros tantos clubes automóveis Europeus, começou por ser uma agremiação que estabelecia uma relação próxima entre o carro motorizado *como* carro de corrida, e apenas facultativamente como meio de transporte; a sedução da velocidade era especialmente apelativa para as classes mais opulentas; nos primeiros anos do seu aparecimento, o automóvel nunca foi um produto financeiramente acessível. Esta abordagem foi contudo modificada pela ligação entre o automóvel e o desenvolvimento moral e produtivo do país; foram avançados alguns argumentos que tornavam mais óbvia a ligação do automóvel com vários ganhos económicos e morais, tais como a quebra do isolamento, a carestia de produtos e atrasos generalizados no desenvolvimento<sup>33</sup>. O ACP pressionou continuamente as autoridades com vista a obter melhorias nas vias de comunicação existentes ou pela implementação de novas vias. A sua agenda foi também marcada pela exigência de um Código da Estrada claro e austero, destinado a forçar peões e ciclistas para fora das ruas e estradas, e como tal normalizando e institucionalizando a ameaça da velocidade motorizada como o modo de mobilidade padrão.

A edição de Maio de 1939<sup>34</sup> da revista oficial do ACP, por exemplo, contém um texto aconselhando os peões de que *é preciso saber andar*; à medida que a densidade populacional de Lisboa aumentava, o número de interações entre automóveis e peões surgia como uma característica comum da paisagem urbana. O tema dos peões era considerado como “capital” uma vez que estava relacionado com argumentos a favor da “necessidade de disciplinar e ordenar o tráfego pedonal”, assumindo-se de “interesse geral” que todos os sócios lidassem deliberadamente com esta subordinação. Outras referências a situações comuns incluem o peão que “lê o jornal na rua” e a “criança que uma mãe imprudente

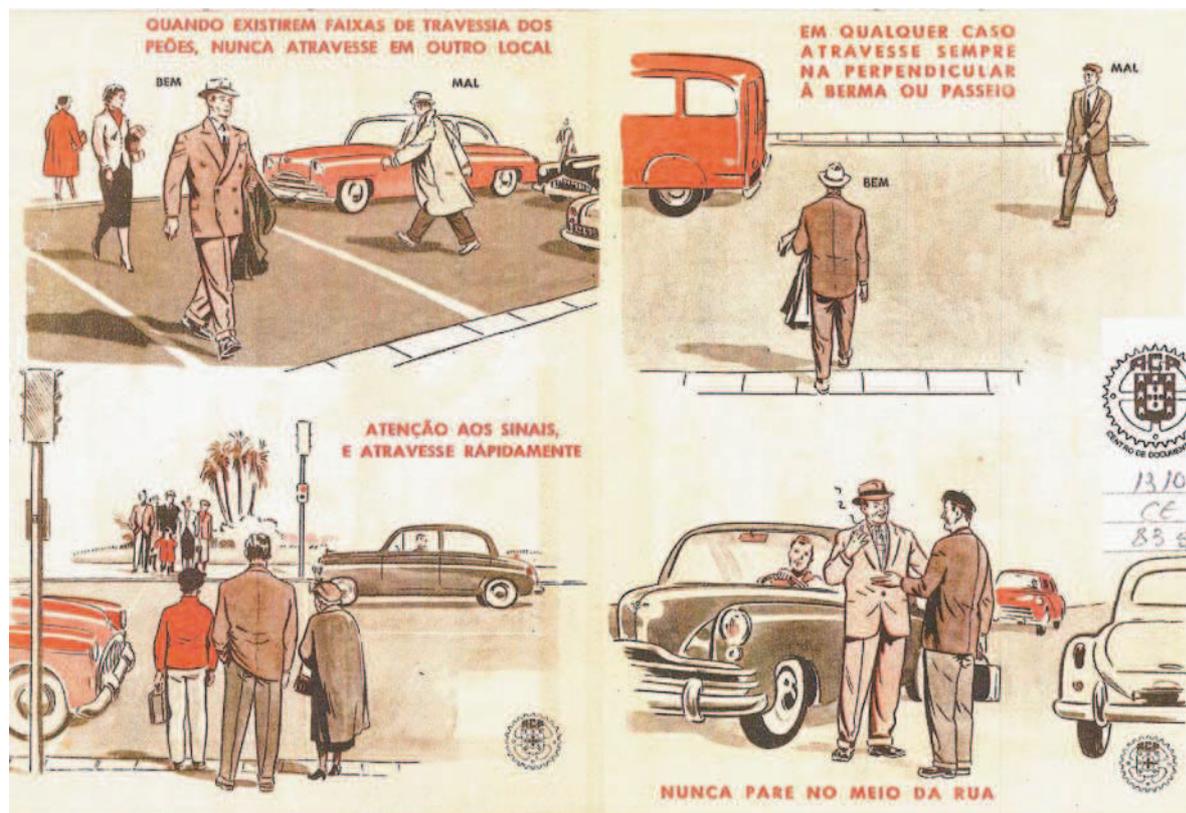


Figura 3: Exemplo de brochuras distribuídas pelo ACP com o comportamento pedonal “certo” e “errado”.  
Fonte: “O Automóvel Clube de Portugal lembra aos peões o que devem saber”. ACP: Lisboa, 1956.

deixa a brincar ao pé da porta da sua habitação mas que na inocente inconsciência, borboleteia pela rua.”. O ACP esperou corrigir estas situações persuadindo os peões de que “tinham de observar algumas máximas de trânsito para a conservação da sua integridade física e da do seu semelhante”; este objetivo foi posto em prática com a ajuda de algumas brochuras distribuídas em escolas, clubes, repartições e departamentos públicos; as brochuras continham as ilustrações das primeiras passeadeiras em Portugal e outras advertências endereçadas às famílias acerca de como as ruas não deveriam ser usadas como o recreio das crianças.

Uma edição de 1941 tem uma página<sup>35</sup> inteira intitulada “*O peão - inimigo número um dos condutores automóveis*”. O texto é dedicado a justificar porque deve o peão receber esse apodo. Note-se que por volta de 1939, a taxa de motorização em Portugal estava abaixo de 1%; possuir um carro era então um luxo acessível apenas a uma ínfima parte da população; devido precisamente a essa distribuição do automóvel não ser equitativa, a paisagem urbana estava desobstruída, fornecendo amplos espaços para o estacionamento e para a condução e com poucos engarrafamentos. As vantagens de possuir um carro eram claras e foram por isso empoladas de modo absoluto, como se a sua utilidade marginal não diminuísse. Neste processo, a rua é referida simplesmente como uma “faixa” e assim o direito à rua é logicamente inferido: pertence aos condutores, “tal como é no mundo inteiro”. Algumas ruas em Lisboa, as “gargantas”, são caracterizadas como pertencendo a futuras propostas de reestruturação, uma vez

que são especialmente difíceis para para o tráfego motorizado, nomeadamente as seguintes: “Palma, S. Pedro de Alcântara e Marquês do Alegrete” (no Martim Moniz). Recomenda-se igualmente que os atravessamentos da rua pelos peões sofram multas pesadas caso não se façam em locais específicos; o texto acaba o seu argumentário com a esperança de que alguma tecnologia possa um dia disciplinar os atravessamentos através de sinais luminosos, levando a atrasos desnecessários e a uma educação eficiente dos peões.

Um editorial de 1942<sup>36</sup> é ilustrativo de como o automóvel enquanto uma tecnologia moderna é excessivamente louvado sem qualquer antecipação de consequências indesejáveis e imprevisíveis. Estes textos não devem ser lidos apenas como indícios de desenvolvimentos sociológicos embrionários de um clube que baseia a sua existência na defesa e no favorecimento de mais condutores; torna-se também fundamental sublinhar a linha de razão pela qual os automóveis foram bem-recebidos; como é que o bem geral para toda a sociedade pôde ser equacionado e mensurado como sendo mais emprego de tecnologia automóvel; que hábitos prometeu ela introduzir, que hábitos jurou extinguir; uma palavra-chave parece ser o aumento do *conforto* e a diminuição da *pobreza*, muitas vezes resolvendo as necessidades de transportes dos trabalhadores que viviam longe dos centros das cidades. É tecido um elogio ao automóvel como o modo mais versátil, acessível e barato de deslocação, e como tal ele deve ser considerado o senhor unânime da “locomoção terrestre”. O texto centra-se nos vários benefícios económicos trazidos pelo automóvel, em especial aqueles com ligação à indústria, aos negócios, à agricultura e a diversos serviços públicos. Também em 1942<sup>37</sup>, encontramos uma referência a uma analogia biológica do crescimento da automobilidade, equacionando os seus impactes na vida económica e espiritual da nação com a tendência evolutiva natural do movimento e que alguns organismos vivos tão bem retratam. “A quietude e a lentidão”, tal como presentes em antigos hábitos e costumes, devem ser combatidos, uma vez que obstam o novo ritmo que garante “tantas atividades industriais e comerciais”. Um apelo é feito a Duarte Pacheco para que desenvolvesse e apoiasse a automobilidade num tempo de crise como eram os dias de então, onde a falta de combustíveis poderia ter interrompido o país de se “mexer, lutar e viver”.

## DO CAMINHAR

O estudo dos efeitos da automobilidade na forma urbana e dos seus impactes no espaço público concomitante são um caso particular de estudos que ilustram a interação entre o urbanismo e o desenvolvimento tecnológico. Viver na cidade implica conviver e aceitar tecnologias que medeiam a nossa relação com o mundo, por vezes de formas nem sempre claras ou óbvias. É pois necessário uma avaliação crítica que pondere o alcance de cada artefacto tecnológico em questão e dos seus efeitos, ao invés de se assumir que essa mediação será sempre benéfica, neutra ou simplesmente instrumental.

Esta chamada de atenção foi já protagonizada por Verbeek. Preocupava este autor que no debate em torno da “crise da cidade” a tecnologia permanecesse ignorada e vários fenómenos fossem caracterizados através de termos exclusivamente sociais<sup>38</sup>. Inspirado na abordagem fenomenológica da tecnologia

de outros autores, Verbeek procurou explicitar o papel desempenhado pelas tecnologias na vida pública urbana, demonstrando a indissociabilidade entre a análise da sociedade e da tecnologia, obviando assim o seu papel neutro ou determinista.

O conceito de “mediação tecnológica” utiliza as contribuições fenomenológicas de Ihde e Latour para estabelecer um quadro conceptual que detalha a constituição recíproca entre seres humanos e artefactos. Promovendo uma tradução da ação e a transformação da percepção,

*os objetos em funcionamento podem ser entendidos como mediadores da relação entre homem e mundo; os artefactos não são intermediários neutros, mas participam ativamente na definição da presença das pessoas no mundo: as suas percepções e ações, experiência e existência.*  
(VERBEEK, 2006, p. 1113)<sup>39</sup>.

Usando a metodologia de Verbeek, nos parágrafos seguintes abordaremos como o caminhar e a condução automóvel se diferenciam relativamente à vivência da cidade, condicionando assim a criação de lugar de maneiras radicalmente diferentes.

O pressuposto comum a todos os modos de mobilidade é que a percepção do espaço e do tempo está intimamente ligada à maneira como nos deslocamos. O nosso corpo relaciona-se intuitivamente com o seu redor; configuramos o mundo de acordo com várias metáforas aprendidas e expandidas a partir de movimentos corpóreos<sup>40</sup>. O pensamento conceptual está inevitavelmente enraizado na nossa carne e não podemos articular um sentido familiar do lugar que habitamos sem uma ligação experiencial e corporal ao mesmo. Como afirma Hällsten:

*Motion is an elementary part of our everyday life; it determines our perception and appropriation of environmental features [...] walking, cycling, driving, running and strolling through different environments changes the way in which we engage with these places* (HALLSTEN, 2005, p. 1).

Ivan Illich foi talvez um dos primeiros pensadores a sublinhar a importância do caminhar como um modo de locomoção democraticamente e equitativamente distribuído<sup>41</sup>. O caminhar confere um controlo relacionado com o ritmo natural em que a paisagem atravessada se revela demoradamente. Este ritmo é mais ou menos a velocidade para a qual os seres humanos estão sintonizados para aceder experiencialmente as suas redondezas imediatas; esta condição preserva ainda um sentido equilibrado de controlo de um indivíduo perante a realidade, quer esteja na sua pequena esfera privada do lar ou do trabalho, ou na área mais extensa de uma praça ou avenida familiares; é então, pelo hábito, que o espaço é traduzido em lugar através da interação corpórea, da interpretação e da memória, ganhando um sentido e um valor, depois de ser inicialmente percebido como indiferenciado (TUAN, 1977, p. 6.).

Quando comparado com outros modos de mobilidade, o caminhar abre o sujeito para uma experiência estética que contribui para a insinuação recíproca do lugar e dos habitantes. Os acidentes físicos que cada cidade europeia medieval, por exemplo, teve de conquistar, produziram, pela arte dos seus construtores anónimos, ruas de um carácter único, precisamente por se adaptarem ao perfil das pendentes e usarem materiais locais; quando percorridos

a pé, tais ruas são conhecidas da maneira mais detalhada possível, à medida que o seu gradiente e atrito são internalizados nos músculos e nos pulmões; a textura das pedras, a sua cor e forma são diretamente apreendidas e a largura da rua é facilmente recordada como hostil, hospitaleira, ou mais ou menos neutra. Um ritmo cardíaco mais acelerado após uma subida, a frescura de uma sombra oferecida por uma árvore ou os convites inumeráveis que uma estrutura urbana densa invoca fornecem pistas para uma exploração pedonal que confirma a própria variedade e singularidade dos centros históricos de muitas cidades. De qualquer forma, o caminhar satisfaz um desejo corporal pelo estabelecimento de relações afetivas com o espaço até este devir *aquela* lugar, talvez aparentado com a necessidade humana de estruturar o seu próprio mundo com a edificação de um lar (BERLEANT, 1997, p. 98-100). Caminhar na cidade oferece pois oportunidades concretas e efetivas para disfrutá-la como uma obra de arte, aprofundando o sentido do que é afinal habitar e viver com outros indivíduos. O tempo da cidade é vivido e sentido através da materialidade e plasticidade dos objetos que compõem vários dos seus elementos urbanos.

O enlace tecido com a cidade através do caminhar recorda-nos que a apropriação do espaço está naturalmente embutida nos seres humanos; como tal, o espaço pode ser sempre usado para algo mais do que para aquilo que foi projetado. Não parece assim possível ter uma cidade puramente funcional, onde as ruas estão apenas confinadas a drenarem o tráfego automóvel; elas deverão estar aptas a serem aleatoriamente e inevitavelmente apropriadas por aglomerações sociais e comerciais fora dos códigos de tráfego e do trabalho<sup>42</sup> e a cidade mais rica será aquela capaz de o reconhecer. Os átrios, praças, largos, galerias e outros pontos focais de reunião pedonal atuam como um fundo natural para várias estratégias espontâneas de criação de lugar e que começam sempre como apropriações do espaço por um grupo social particular orientado para a ação (CARERI, 2006, p. 28.). A estratégia do seu desenho e configuração deve, portanto, não ser segregadora e criadora de zonas urbanas monofuncionais, uma vez que obstruiriam relações sociais. O urbanismo do futuro deverá por conseguinte permitir e incluir como princípio a sobreposição e coexistência de várias funções e usos do espaço público.

A cidade como obra de arte é portanto mais do que um simples objeto material e mecânico sujeito à otimização técnica; o valor de troca foi sempre concomitante ao valor de uso da vida diária, de uma realidade urbana onde a diversidade estética, o lúdico e a possibilidade de encontros aleatórios entre pessoas estavam para lá da importância dos valores de troca dos mercados. A questão acerca da exequibilidade do caminhar no espaço público urbano é pois altamente política, visto que os espaços públicos fornecem oportunidades para um encontro convivial com a alteridade:

*Uma vez que sem peões na rua, esta perde o seu estatuto de espaço cívico, o que põe em causa, em última análise, a própria democracia: mais do que uma mera formalidade, a liberdade de utilização do espaço público, a liberdade de utilizar as ruas como espaço de agrupamento, de encontro, de sociabilidades, de manifestação, a democracia requer que esse espaço seja acolhedor e seguro, que propicie essa liberdade de encontros.*  
(BÔLE-RICHARD, 2008, p.19-20.).

## DA CONDUÇÃO AUTOMÓVEL

Conduzir um carro motorizado difere do caminhar no modo de enlace com as redondezas que é promovido. Tal como na bicicleta, no *skate* ou na lambreta, o carro altera a percepção e a ação do sujeito através da estruturação constitutiva que a mobilidade opera no ambiente percorrido<sup>43</sup>. O habitáculo do automóvel, por exemplo, evoluiu, ao longo do século 20, para um espaço análogo ao espaço privado do lar, promovendo assim para os seus passageiros um sucedâneo de um quarto privado ambulante, aliada às suas propriedades de conforto, liberdade e independência; estas propriedades são simultâneas à valorização de um isolamento, em primeiro lugar, face às condições atmosféricas exteriores. A chuva, o nevoeiro e as ventanias são condicionalismos negados por qualquer habitáculo moderno; ele confere uma armadura ao condutor, abstraindo-o dessas condições e incitando uma sobrestimada percepção visual do espaço (SEPANMAA, 2005, p. 3)<sup>44</sup>. À medida que o espaço exterior é quase reduzido à sua componente visual, não admira pois que estradas largas e retilíneas sejam favorecidas pelos grupos de pressão automobilísticos. A ênfase excessiva nos aspetos visuais do espaço articula-se com a velocidade e com o uso eficaz do tempo em que as utopias da automobilidade se movem.

De qualquer maneira, uma larga parte dos estímulos sensoriais em que a cidade é pródiga não chegam ao condutor; o tato está especialmente protegido, devido à aclimatização, das variações de temperatura exteriores, permitindo que cada passageiro esteja alheios às variações de frio, calor ou humidade. Estas descrições permanecem verdadeiras se o automóvel estiver parado; mas é em movimento que o automóvel acaba por expandir estas características. Décadas de investigação e melhoria tecnológica do motor de combustão tornaram possível mover em qualquer terreno e durante vários quilómetros um veículo pesando toneladas; os princípios orientadores destes desenvolvimentos foram os critérios de potência e velocidade aplicados à viagem; qualquer aspeto mais árduo na superfície pode por conseguinte ser ultrapassado; as inclinações, as colinas ou as depressões são vencidas sem qualquer esforço e sem qualquer demora dos passageiros na materialidade específica do meio que atravessam.

O motor de combustão trabalha pois no olvido das propriedades espaciais que tornam uma dada secção do espaço distinguível, particular e única, homogeneizando e modelando a experiência de viagem numa experiência visual, exterior ao percurso. Todo o espaço da cidade entre quaisquer dois pontos é assim experienciado de fora e negada por uma velocidade crescente. Além do mais, os passageiros tendem a distorcer a escala dos objetos por onde viajam, precisamente por não se poderem demorar neles; dentro do habitáculo do carro, algo percebido não pode ser tocado, ouvido ou cheirado; é visto por alguns breves segundos e abandonado logo de seguida, porque até a percepção visual focada está condicionada pela segurança da condução. A influência deste espaço visual distorcido no espaço urbano fomenta um planeamento urbano que toma como empresa racional favorecer o transporte privado<sup>45</sup>, esquecendo todavia o modo como a percepção humana trabalha, interage e apreende a paisagem, criando lugares: através de um desvelamento sucessivo e compassado das suas qualidades e não como tendo um acesso breve e imediato ao espaço enquanto representação visual.

A influência da automobilidade, entre outros fatores, afastou assim muitos arquitetos e urbanistas, em Lisboa e em várias outras cidades, do modo humano, corpóreo, de construir e habitar a cidade e através do qual muitos outros arquitetos revelaram o seu talento em penetrar as profundidades da percepção humana; influenciados pelo paradigma da competitividade perpetrado por engenheiros de tráfego, muitos autores transformaram-se em profissionais dedicados a projetos urbanísticos ou imobiliários de grande escala ou à implementação de infraestruturas aceleradoras de energia e transportes, perdendo o contacto direto com as necessidades diárias da vidas de pessoas reais e que conferem vida à verdadeira cidade. Como denunciou Pallasmaa, muitos arquitetos e urbanistas desenham e pensam a cidade apenas com base nas suas representações mentais<sup>46</sup>; dado o progressivo uso de programas informáticos de desenho assistido por computador, este desfecho torna-se expectável; nesses programas, toda a multisensorialidade da cidade é representada de modo bidimensional num visor onde ela é manipulada visualmente. O mundo é reduzido e colapsado num conjunto de imagens em camada e assim o espaço e o planeamento urbano tornam-se disponíveis para ser metamorfoseados enquanto representação, desligados da sua materialidade.

A arquitetura, em especial, é sensível à influência conjunta do olhar e da automobilidade nos seus processos de desenho e ordenamento, uma vez que em ambos a percepção favorece uma distanciação descarnada, permitindo a projeção de estruturas e edifícios que não têm em conta o ambiente envolvente ou a escala humana que a impregna. Através de representações mentais enviesadas, muitos autores contemporâneos têm favorecido edifícios ou construções assépticas e dissociadas da condicionalidade histórica, social e corporal, num extâse puramente funcional<sup>47</sup>.

## CONCLUSÃO

Quando a automobilidade é exclusivamente adotada como o padrão social de deslocação, o planeamento urbano tem demonstrado ser incapaz de lidar com as consequências daí advindas; ela torna-se um conceito operativo na prática do planeamento urbano que sobrepõe as suas próprias necessidades à cidade já existente e à cidade em expansão (RAMOS e ALVES, 2010, p. 24); em conjunto com a industrialização crescente, o automóvel assaltou, desde há várias décadas, a cidade, rasgando os seus lugares de convívio, normalizando valores, aumentando a segregação e destruindo-a por dentro (LEFEBVRE, 2012, 86); paradoxalmente, a urbanização continua nos terrenos periféricos que antes alimentavam a cidade, de acordo com redes estabelecidas pelo mercado imobiliário e por infraestruturas de energia, água e eletricidade. Estes fenómenos tendem, a longo prazo, a aumentar a dependência coletiva do tráfego motorizado dado que, como agentes de uma nova geografia, apenas os automóveis podem satisfazer e vencer as novas distâncias espaciais e temporais que criaram (ILLICH, 1979, p. 37.); o duplo movimento de urbanização e industrialização é pois concomitante à desintegração da cidade histórica.

Em especial, e à medida que as pessoas e os seus lugares são arruinados e rarificados, à medida que os locais de trabalho e residência se dissociam cada

vez mais, as vizinhanças retalham-se e as populações redistribuem-se por maiores porções do espaço, em que os tempos de habitabilidade se tornam mínimos; o urbanismo contemporâneo ambiciona à recolha de todos estes dados, prometendo organizar a promoção e o fortalecimento de novas comunidades através de uma reconfiguração da eficiência de circulação, mas sem contudo atender às peculiaridades que produzem um enraizamento e um sentimento de familiaridade pelos lugares. Enquanto a cidade se dissolve, os subúrbios são criados, até a própria cidade sucumbir à lógica que os criou. Ao mesmo tempo, a automobilidade fomenta o valor de troca sobre o valor de uso, já que favorece os locais de chegada adaptados às próprias condições de espacialidade que exige, e que assim se tornam naturalmente em locais que reúnem e concentram mais consumo. Os centros históricos, na sua inércia, são, por definição, refratários a essas necessidades, e por conseguinte não deveremos estranhar várias iniciativas propondo a adaptação dos centros históricos às urgências da circulação automóvel, alargando ruas e construindo mais parques de estacionamento. Se os automóveis promovem um urbanismo de edifícios especializados numa única função, como centros comerciais, supermercados, armazéns, restaurantes e bombas de gasolina, a singularidade do antigo espaço público prende-se precisamente com a imbricação e sobreposição multimodal de usos e funções:

*Urbanity and automobiles are antithetical in many ways for a city of drivers is only a dysfunctional suburb of people shuttling from private interior to private interior. Cars have encouraged the diffusion and privatization of space, as shopping malls replace shopping streets, public buildings become islands in a sea of asphalt, civic design lapses into traffic engineering and people mingle far less freely and frequently. (SOLNIT, 2001, p. 255).*

Embora a cidade esteja em permanente processo de construção e destruição, a inércia da antiga malha urbana, herdada de décadas ou séculos anteriores, subsiste, através dos seus elementos edificados e restante mobiliário; estes elementos promovem espaços para encontros aleatórios e ociosos e que enfatizam o valor de uso do espaço público, numa lógica não produtiva. Estes encontros resultam de necessidades antropológicas de segurança e abertura, certeza e ludicidade, isolamento e encontro, comunicação e independência; concomitante a estas necessidades, outras, como a criatividade e a atividade, interagem com a cidade através de desportos, jogos, arte e referências imaginárias que têm por conseguinte uma tendência unificante, justapondo-se à divisão que o trabalho e o valor de troca introduzem (LEFEBVRE, 2012, p. 107). A obduração dos artefactos urbanos constitui assim um obstáculo para a lógica económica atual que fomenta sobretudo o valor de troca e assume uma maleabilidade plena da cidade à incessante circulação de mercadorias, capitais e informação. Os transportes e as comunicações, como agentes desta circulação e mobilidade de produtos, têm necessariamente de se inscreverem no espaço, e como este é finito, a cidade, na sua fixidez, constitui de facto um entrave às modalidades dessa expansão económica e a outros programas de inovação urbana.

O filósofo Philip Brey referiu como o papel das características geográficas na produção da identidade dos lugares está em recessão<sup>48</sup>. A razão principal deve-se ao uso de tecnologias modeladoras do espaço e que visam sobrepujar as várias limitações de ambientes locais. Alguns lugares tornaram-se por conseguinte

geograficamente desincorporados e rarefeitos, dado que as suas características físicas perderam relevância devido às mediações introduzidas pelas tecnologias modeladoras do espaço, e que incluem tecnologias de comunicação mas também o automóvel e as redes de infraestruturas.

No que respeita a este artigo, a erosão do caminhar pela automobildade não atuou apenas por constringir os peões para fora das ruas e por disciplinar o caminhar através da regulação do tráfego motorizado. Como foi demonstrado, a automobildade foi implementada no âmbito de um paradigma político maior que promoveu reconfigurações urbanas na base de afirmação do seu próprio poder e dos valores da racionalidade, modernidade e progresso; estes princípios têm vindo a afetar cidades em todo o mundo e assomaram devido igualmente à incapacidade de várias equipas técnicas de urbanistas reconhecerem as consequências nefastas das mediações tecnológicas que o automóvel e a sua infraestrutura acarretam.

O planeamento urbano desde há muito que deixou de ser um exercício teórico e informado acerca de como gerir e regular o espaço construído; tornou-se numa prática social por excelência, envolvendo toda a sociedade numa *praxis* aplicada de consequências duradouras. Seguindo o apelo de Verbeek, o exame do papel social do automóvel no urbanismo é pois um exemplo profícuo que oferece oportunidades concretas para avaliar historicamente como as tecnologias e a sociedade interagem e moldam a forma urbana. Com a erosão do caminhar consumada, existe pois a necessidade de reconhecer que as relações sociais emergem também de hábitos criados por tecnologias específicas. Uma das questões levantadas é saber qual é o sentido de uma pertença humana integral a um lugar, e como é que esse sentido é afetado e alterado pelo urbanismo contemporâneo. Como demonstrámos, a reestruturação das ruas de Lisboa, como trajetos para automóveis, afastou os peões para os passeios; esta transformação teve e tem um elevado custo humano; como tema de muitos estudos urbanos, o peão e o seu direito à cidade continuam porém a ser menosprezados; pelas razões aduzidas e em termos de segurança urbana, o confronto diário de corpos frágeis com máquinas pesadas e de alta velocidade deve ser considerado como relevante.

## NOTAS

<sup>1</sup> Hodologia (do grego *hodos*, via, rota, caminho) é o termo empregue por Jackson para definir o “espaço vivido” do ambiente onde o homem se localiza e pratica a sua errância natural, por oposição ao espaço geométrico e mensurável. Careri, 2006, X.

<sup>2</sup> Podemos considerar assim o termo automobildade como descrevendo os artefactos físicos (os veículos), as atividades humanas (a produção de automóveis, redes viárias e as indústrias petrolíferas e de materiais associados) e o seu aspeto social, como o Código da Estrada e as tecnologias de engenharia de tráfego presentes em várias cidades.

<sup>3</sup> “Ressano Garcia (1847-1911) organiza na Câmara um novo serviço, a Repartição Técnica, e assume o rompimento do Passeio Público e a abertura da Avenida da Liberdade. À semelhança dos novos grandes eixos parisienses, são marcadas as grandes diretrizes do desenvolvimento de Lisboa, ao longo dos dois vales que irradiam do Tejo para nordeste [...]”. Lôbo, p. 17.

<sup>4</sup> Duarte Pacheco (1900-1943) foi Ministro das Obras Públicas e Comunicações (1932-1936 e 1938-1943) e também Presidente da Câmara Municipal de Lisboa (1938-1943).

<sup>5</sup> França, 2008, p. 681-682.

<sup>6</sup> Fernandes, 1989, p. 39-41.

<sup>7</sup> Silva, 1994, p. 12

<sup>8</sup>A presença de Duarte Pacheco no Governo permitiu transferências orçamentais extraordinárias do Ministério das Obras Públicas para a CML e que tornaram exequível tamanho volume de obras. Silva, 1994, p. 14.

<sup>9</sup> Dias, 1987, p. 18-21.

<sup>10</sup> As demolições incluíram a Igreja do Socorro, e os prédios das seguintes ruas: Rua Silva e Albuquerque, Rua dos Vinagres, Beco da Póvoa, Rua do Arco do Marquês de Alegrete, Largo Silva e Albuquerque, Rua do Socorro, Calçada do Jogo da Pela, Travessa do Alegrete, Rua da Mouraria, Rua de S. Vicente à Guia, Rua da Palma, Travessa da Palma, etc.

<sup>11</sup> Dias, 1997, p. 11-12.

<sup>12</sup> Revista Municipal – Número Especial, 1943, p. 28-42.

<sup>13</sup> Urbanista russo e antigo colaborador de Agache no Plano do Rio de Janeiro.

<sup>14</sup> O plano considera o avanço da rede viária na perspectiva da sua máxima eficiência. Esta rede, contudo, foi herdada dos anteriores serviços técnicos da CML; ela foi a ossatura do Plano Director, tendo sido o primeiro elemento a ser definido e implementado, firmando assim a tendência de expansão urbana encetada por Ressano Garcia através de eixos radiais, abandonando o eixo de desenvolvimento tradicional ao longo do Rio Tejo. Silva, 1994, p. 20.

<sup>15</sup> A ideologia em vigor considerava o planeamento ao nível municipal e urbano como uma atividade desprovida de influências políticas e apta a determinar, com objetividade e o auxílio da técnica, qual seria o interesse geral. Foi na década de 30 que Duarte Pacheco e a sua equipa contribuíram para lançar esta acepção do planeamento urbano em Portugal; institucionalizaram-no através das suas “dimensões legal, administrativa e processual”. Lôbo, 1995, p37.

<sup>16</sup> França, 2008, p. 682.

<sup>17</sup> França, 2008, p. 704, 725.

<sup>18</sup> Rocha-Martins, 1947, p. 1326-1327.

<sup>19</sup> Rocha-Martins, 1947, p. 1376.

<sup>20</sup> “É nesta segunda metade da década de 40 que aparece uma *disciplina pedonal* decisiva: as passeadeiras pintadas de branco; doravante, os peões já não podem atravessar as ruas onde e quando querem. Dito por outras palavras, as passeadeiras passam a *controlar* as movimentações pedonais, quer as individuais, quer as coletivas. [...] Pretende-se, pois controlar a mobilidade e agenciar o espaço da rua, massificando as individualidades sob a mesma infraestrutura (as passeadeiras), sob a mesma lei (o Código da Estrada).”, Bôle-Richard, 2008, p. 48.

<sup>21</sup> Diário do Governo, II Série, nº 36, 13 de Fevereiro, 1950, p 3-5.

<sup>22</sup> Revista Municipal 1939, 2, p. 78-79.

<sup>23</sup> “Este estudo foi efetuado no contexto de uma política camarária de descongestionamento do trânsito através da demolição parcial de conjuntos edificados, que foi dominante nos anos 40 e 50, em Lisboa. No contexto das ideias preconizadas no Plano Director de Lisboa (De Gröer), é defendida a renovação desta área, desobstruindo-a [...]. A intervenção profunda de demolição operada nesta altura, associada à falhada concretização do plano de Faria da Costa, deixou até há bem pouco tempo um problema adiado no centro da Cidade.” Mangorinha, 1999, p. 222.

<sup>24</sup> “Área expectante, e na “expectativa”, espacialmente traumatizada pela incapacidade de concretização de tanto plano oficial e público, e ainda por cima funcionalmente enfraquecida pelo aparente abandono e desinteresse a que foi votada pela iniciativa privada – eis o Martim Moniz.” Fernandes, 1997, p. 101-102.

<sup>25</sup> “O “Plano de Groer” é um Plano Director típico daquela época. Produz um retrato das condições futuras da cidade de Lisboa a obter através das suas propostas setoriais. Nele está enraizada a ideia de que as alterações físicas a introduzir permitiriam obter certas características sociais. Admitia que, por exemplo, através de habitações condignas para toda a população seria possível alterar o padrão de relações sociais. O determinismo físico é uma constante ao longo de todo o Plano.”. Silva, 1994, p.18.

<sup>26</sup> Dias, 1987, p. 20.

<sup>27</sup> Dias, 1987, p. 46.

<sup>28</sup> Revista Municipal 1952, 55, p. 26-29.

- <sup>29</sup> Revista Municipal 1949, 42, p. 22.
- <sup>30</sup> Revista Municipal 1949, 42, p. 26
- <sup>31</sup> “Foi este Plano Director que formalizou e admitiu o desaparecimento da Mouraria e da Praça da Figueira, e que de resto já vinha acontecendo no terreno. Admitia uma profunda remodelação da função comercial destas áreas, movendo a venda a retalho para outros pontos alternativos da cidade e o comércio por atacado, da Praça da Figueira, para um novo mercado situado mais a norte, desafogando assim o centro da cidade.”. Silva, 1994, 211.
- <sup>32</sup> Revista Municipal 1939, 1, p. 47-50.
- <sup>33</sup> ACP – Revista de Turismo e Automobilismo – 1941, 3, p. 1.
- <sup>34</sup> ACP – Revista de Turismo e Automobilismo – 1939, 5, p. 17.
- <sup>35</sup> ACP – Revista de Turismo e Automobilismo – 1941, 7, p. 5.
- <sup>36</sup> ACP – Revista de Turismo e Automobilismo – 1942, 3, p. 4.
- <sup>37</sup> ACP – Revista de Turismo e Automobilismo – 1942, 3, p. 4.
- <sup>38</sup> “Contra esta separação entre tecnologia e sociedade, argumentarei a sua profunda indissociabilidade. A vida em Tecnopólis não é moldada apenas pelos seres humanos que nela habitam, com a ajuda de instrumentos tecnológicos neutros, mas também não é totalmente condicionada pelas tecnologias que alberga. Como alternativa às conceptualizações da tecnologia em termos de funcionalidade ou alienação, irei desenvolver o conceito de mediação tecnológica.”. Verbeek, 2006, 1106.
- <sup>39</sup> Não cabe a este trabalho abordar esse quadro conceptual. Refira-se, contudo, que todas as tecnologias possuem uma estrutura invariante de ampliação/redução da percepção; alguns aspetos da realidade são ampliados enquanto outros reduzidos. A propósito da ação, as tecnologias incitam ou inibem comportamentos de acordo com trajetórias próprias; por exemplo, umas luvas reduzem a sensibilidade dos dedos mas aumentam a aderência das mãos; um copo de plástico afirma “deite-me fora depois de usar porque não vou resistir a muitas lavagens”. Verbeek, 2006, p. 1114.
- <sup>40</sup> “[...] many of our very basic concepts, such as “up” and “down,” “forward” and “backwards” and “fast” and “slow” are built on this foundation. We are bodily, moving beings who categorize mobile experiences and characterize our being in the world with concepts derived from mobility in many ways.” Naukkarinen, 2005, p. 3-4.
- <sup>41</sup> “People on their feet are more or less qual. An improvement on this native degree of mobility by new transport technology should be expected to safeguard these values and to add some new ones, such as greater range, time economies, comfort or more opportunities for the disabled.” Illich, 1979, 28.
- <sup>42</sup> Lefebvre, 2012, p. 131-132.
- <sup>43</sup> “O próprio carro e a infraestrutura que o rodeia são profundamente mediadores da vida pública. O único tipo de interação que chega a acontecer entre condutores de automóvel é normalmente na forma de agressividade. A infraestrutura rodoviária nas cidades é também mediadora das relações sociais de quem não se desloca na intimidade do seu carro mas escolhe andar a pé. A enorme quantidade de estradas com carros a circularem a grandes velocidades torna o espaço público nas cidades de acesso ainda mais difícil para essas pessoas.”. Verbeek, 2006, p. 1118.
- <sup>44</sup> “A car limits or at least directs observations of the outside to visual aspects and shuts off the stimuli of most of the other senses. We do not smell, hear or feel the environment in a strong and direct way.” Sepänmaa, 2005, p. 3.
- <sup>45</sup> Present legislation in most European countries is aimed at maximum car comfort and maximum freedom of driving. Architects and planners are forced by building and planning laws to provide good car access and maximum parking facilities in all housing, shopping, leisure, tourist and business projects.” Ramos e Alves, 2010, p. 36.
- <sup>46</sup> Pallasmaa, 2006, p. 21.
- <sup>47</sup> “With the loss of tactility, measures and details crafted for the human body, architectural structures become repulsively flat, sharp-edged, immaterial and unreal. The detachment of construction from the realities of matter and craft further turns architecture into stage sets for the eye, into a scenography devoid of the authenticity of matter and construction” Pallasmaa, 2006, p. 30-31.
- <sup>48</sup> Brey, 1998, p. 242.

## REFERÊNCIAS

- ACP – Revista de Turismo e Automobilismo. 5, Lisboa: ACP, 1939.
- \_\_\_\_\_. 3, Lisboa: ACP, 1941.
- \_\_\_\_\_. 7, Lisboa: ACP, 1941.
- \_\_\_\_\_. 3, Lisboa: ACP, 1942.
- BERLEANT, Arnold. *Living in the Landscape*. Kansas: University Press of Kansas, 1997.
- BÔLE-RICHARD, Aymeric. *Pedonalidade no Largo do Rato. Micropoderes*. Lisboa: ACA-M, 2008.
- CARERI, Francesco. *Walkscapes – Camminare Como Pratica Estetica*. Roma: Einaudi, 2006.
- FRANÇA, José Augusto. *Lisboa, História Física e Moral*. Lisboa: Horizonte, 2008.
- FERNANDES, José Manuel. Ressano Garcia e as Avenidas: Dimensões. *Lisboa de Frederico Ressano Garcia: 1874-1909*, p. 39-41. Lisboa: C.M.L., 1989.
- \_\_\_\_\_. *Lisboa em Obra(s)*. Lisboa: Livros Horizonte, 1997.
- DIAS, Marina Tavares. *Lisboa Desaparecida*. Lisboa, Quimera, 1987.
- \_\_\_\_\_. *Lisboa nos anos 40: longe da guerra*. Lisboa, Quimera, 1997.
- FLINK, James. *The Car Culture*. Boston: MIT Press, 1976.
- HALLSTEN, Johanna, 2005. Movement and Participation: Journeys within Everyday Environments, *Contemporary Aesthetic Journal – Aesthetics and Mobility*, Special Volume, 1, 2005. Disponível em: <http://hdl.handle.net/2027/spo.7523862.spec.111>, acesso em 10 out. 2013.
- ILLICH, Ivan. *Energy and Equity*. London: Marion Boyars Publisher, 1979.
- LEFEBVRE, Henri. *O Direito à Cidade*. Lisboa: Letra Livre, 2012.
- LÔBO, Margarida Sousa. *Planos de Urbanização: a Época de Duarte Pacheco*. Porto: FAUP, 1995.
- MANGORINHA, Jorge. Papéis de(o) Arquitecto na intervenção municipal urbana: notas sobre projectar Lisboa no séc. XX, *Cadernos do Arquivo Municipal*, n3, p. 216-227. Lisboa: C.M.L. 1999.
- PALLASMAA, Juhani. *The Eyes of the Skin: Architecture and the Senses*. West Sussex: John Wiley & Sons, 1996.
- NAUKKARINEN, Ossi. 2005, Aesthetics and Mobility – A Short Introduction into a Moving Field. *Contemporary Aesthetic Journal – Aesthetics and Mobility*, Special Volume, 1, 2005. Disponível em: <http://hdl.handle.net/2027/spo.7523862.spec.103>, acesso em 10 out. 2013.
- RAMOS, Manuel João e ALVES, J. Mário (Org.). *The Walker and the City*. Lisboa: ACA-M, 2010.
- Revista Municipal. 2. Lisboa: C.M.L., 1939.
- \_\_\_\_\_. Número Especial. Lisboa, C.M.L., 1943.
- \_\_\_\_\_. 42. Lisboa, C.M.L., 1949.
- \_\_\_\_\_. 55, Lisboa, C.M.L., 1952.
- MARTINS, Rocha. *Lisboa: História das suas glórias e catástrofes*. Lisboa: Editorial Inquérito, 1947.
- SEPANMAA, Yrjö. The Aesthetics of the Road, Road Art, and Road Traffic. *Contemporary Aesthetics Journal – Aesthetics and Mobility*, Special Volume, 1, 2005. Disponível em: <http://hdl.handle.net/2027/spo.7523862.spec.109>, acesso em 10 out. 2013.
- SILVA, Carlos Nunes. *Política Urbana em Lisboa: 1926-1974*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994.
- SOLNIT, Rebecca. *Wanderlust: a History of Walking*. London: Verso, 2001.
- VERBEEK, Peter-Paul. Tecnópolis: a vida pública dos artefactos tecnológicos. *Análise Social*, p. 1105-1125, XLI, 4º trimestre. Lisboa: ICS, 2006.

**Nota do Editor**

Data de submissão: Fevereiro 2014

Aprovação: Maio 2014

---

**Tiago Mesquita Carvalho**

Mestre em Filosofia da Natureza e do Ambiente, FLUL. Membro colaborador do Centro de Filosofia da UL desde 2009, como investigador no projeto "Filosofia e Arquitectura da Paisagem". Membro da Sociedade de Ética Ambiental desde 2013. Alameda da Universidade, 1600-214 Lisboa, Portugal.

(351) 21 792 00 9

tbmcarvalho@yahoo.com