

# BADERNA

# APOCALIPSE MOTORIZADO

A TIRANIA DO AUTOMÓVEL EM UM PLANETA POLUÍDO

NED LUDD (org.)





**BADERNA**

# **APOCALIPSE MOTORIZADO**

**A TIRANIA DO AUTOMÓVEL EM UM PLANETA POLUÍDO**

# BADERNA

# APOCALIPSE MOTORIZADO

A TIRANIA DO AUTOMÓVEL EM UM PLANETA POLUÍDO

NED LUDD (org.)



CONRAD  
LIVROS

Agradecemos a Andy Singer as ilustrações  
gentilmente cedidas para este livro.  
*We are very grateful to Andy Singer for gently giving  
us permission to reproduce the book illustrations.*

CAPA: Johnny Freak  
TRADUÇÃO: Leo Vinicius  
PREPARAÇÃO DE TEXTO: Ricardo Rosas  
REVISÃO: Alexandre Boide  
DIAGRAMAÇÃO: Denis C. Y. Takata  
ILUSTRAÇÕES: Andy Singer  
PRODUÇÃO GRÁFICA: Priscila Ursula dos Santos (Gerente),  
Leonardo Alves Borgiani, Alberto Veiga e André Braga

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)  
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

---

Apocalipse motorizado : a tirania do automóvel em um planeta  
poluído / Ned Ludd, (org.) ; [tradução Leo Vinicius ; ilustrações de Andy  
Singer]. -- 2. ed. rev. -- São Paulo : Conrad Editora do Brasil, 2005.  
-- (Coleção Baderna)

Vários autores.  
Bibliografia.  
ISBN: 85-87193-95-3

1. Automóveis - Aspectos sociais I. Ludd, Ned.  
II. Singer, Andy. III. Série.

05-2886

CDD-303.484

---

Índices para catálogo sistemático:

1. Lutas anticarro : Sociologia 303.484

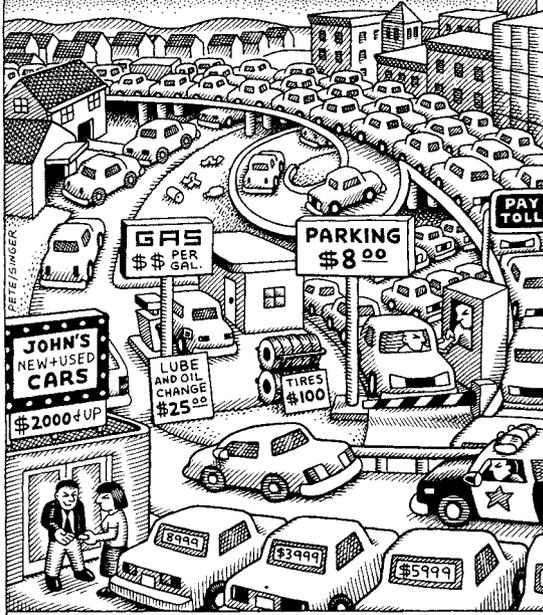
**[www.baderna.org](http://www.baderna.org)**

CONRAD LIVROS  
Rua Simão Dias da Fonseca, 93 – Cambuci  
São Paulo – SP 01539-020  
Tel: 11 3346.6088 Fax: 11 3346.6078  
livros@conradeditora.com.br  
www.conradeditora.com.br

# SUMÁRIO

Apresentação .....	9
Carros e Remédios	
<i>Ned Ludd</i> .....	15
Energia e Eqüidade	
<i>Ivan Illich</i> .....	33
A Ideologia Social do Automóvel	
<i>André Gorz</i> .....	73
A Importância do Carro para a Economia Moderna	
<i>Aufheben</i> .....	83
Acabem com Todos os Carros	
<i>Mr. Social Control</i> .....	103
Abaixo o Carro... Viva a Bicicleta!	
<i>Caroline Granier</i> .....	119
Nós Somos o Trânsito! ou Everyday is a Holiday	
<i>Ned Ludd</i> .....	123
Apêndice 1: Algumas informações adicionais .....	129
Apêndice 2: Algumas idéias de ações anticarro	
<i>Car Busters</i> .....	135
Apêndice 3: Como criar uma Massa Crítica:	
lições e idéias da experiência de San Francisco .....	141

**DIRIGIR PARA TRABALHAR**



**TRABALHAR PARA DIRIGIR**

© Andy Singer.

# APRESENTAÇÃO

UM DOS MARCOS DA DECEPÇÃO com as autoridades de esquerda no país foi, em 2002, a liberação do marketing da indústria de cigarro durante o Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1. A polêmica foi imensa, com as lamentações envergonhadas de alguns e a alegria incontida da direita tucanal que pôde mais uma vez cantar seu refrão vitorioso: “Somos todos iguais!”

No entanto, em meio a tantas considerações a respeito do que significam as propagandas de cigarro e do mau exemplo que seriam para a juventude, não houve nem uma boa alma a lembrar que, se estamos realmente levando a sério essa conversa, o que, antes de tudo, deveria ser proibido é o próprio Grande Prêmio de Fórmula 1. Existe exemplo pior para um país que é líder em acidentes de automóvel?

Os números são espetaculares: “O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) fala em cerca de 20 mil mortos por ano no trânsito das cidades e das estradas. Os números reais, embora não oficiais, estariam entre 35 mil e 50 mil mortos por ano”.<sup>1</sup> Segundo dados do IPEA (Instituto de Pesquisa Econô-

---

1. *Folha de S.Paulo*, 1ª de junho de 2003, texto de Aureliano Biancarelli e Roberto

mica Aplicada), são, no Brasil, pouco mais de 1 milhão de pessoas envolvidas direta ou indiretamente em acidentes de automóvel por ano! Isso porque o IPEA considera apenas acidentes em áreas urbanas e não inclui dados a respeito dos que acontecem nas estradas.

Se é razão para os patriotas ficarem orgulhosos das vitórias de seus pilotos na Fórmula 1 ou na Indy, talvez também seja motivo de orgulho saber que “enquanto nos países europeus e nos EUA a média é de duas mortes/ano por 10 mil veículos, no Brasil essa taxa é de 6,8 mortos”.

Se usássemos contra as propagandas de automóvel a mesma lógica com a qual se atacam filmes, desenhos animados e música rap, há muito elas estariam proibidas. Veríamos então um destes especialistas em estatísticas demonstrando, por exemplo, que o aumento de acidentes de automóvel no Brasil aconteceu depois da primeira vitória de Fittipaldi na Fórmula 1. Ou afirmando que mulheres se envolvem menos em acidentes graves porque assistem menos a corridas e porque as propagandas típicas de automóvel não são feitas para elas.

Não vou aqui, é claro, propor mais uma destas tediosas campanhas moralistas.<sup>1</sup> No entanto, é muito mais do que urgente chamar a atenção para o fato de que a relação da sociedade brasileira com o automóvel é especialmente doentia, mesmo para os padrões patológicos com que o mundo ocidental trata do assunto.

Pode ser espantosa a constatação de que boa parte da classe média brasileira investe mais em seus carros que em casa própria. Mas ainda mais divertido é ver que essa mesma classe média, que se põe histérica ante a idéia de que o filho adolescente possa ter acesso a um cigarro de maconha ou a um videogame “violento”, vê com declarado orgulho que o mesmo adolescente “já sabe dirigir” aos 14 ou 15 anos. Como se carro não fosse algo muito mais perigoso que um baseado.<sup>2</sup>

---

1. Deixo apenas a sugestão de que Rodovia Ayrton Senna – que um dia foi “dos Trabalhadores” – seja re-rebatizada “Rodovia Tamburello”, para lembrar aos candidatos a pilotos que mesmo os “bons do volante” podem se machucar com o excesso de velocidade.

2. Nada contra adolescentes no volante. Afinal todos os motoristas tendem a ficar iguais depois da primeira marcha.

Isso não é resultado apenas da conhecida ignorância da classe média brasileira. O culto ao automóvel, também ele, tem bases bem terrestres. Relaciona-se diretamente ao projeto de industrialização que resultou do pacto das elites brasileiras com as grandes multinacionais do automóvel. Se tal projeto foi um grande desastre social e ecológico, foi também, por bom tempo, uma maravilha para os números e as estatísticas econômicas. Um dos mais celebrados exemplos de rápida modernização (ao lado da URSS de Stalin, do Chile de Pinochet, da Cingapura de Lee Kuan Yew etc.). Modernização que tornou possível não só a popularização do carro, mas também da TV, dos supermercados, e o surgimento de uma classe operária relativamente mais forte até que sua contraparte, a patética burguesia brasileira.

Então é fácil compreender por que mesmo aqueles nostálgicos críticos dos tempos contemporâneos, quando sonham com os “bons tempos”, sonham com Fuscas. Sonham com Juscelino ressurgindo feito um Dom Sebastião motozirado. Sem se atentarem para o fato de que a indústria automobilística brasileira como conhecemos foi na verdade mais um dos tristes frutos da Ditadura Militar.

A relação de militares e indústria automobilística já estava na fase simbiótica antes de 1964. O GEIA (Grupo Executivo da Indústria Automobilística), criado em 1956 para planejar a instalação da indústria no Brasil, tinha a participação da Ford, da General Motors, da Mercedes e da Vemag (a única brasileira da turma). Mas a presidência era de um almirante, Lúcio Meira.

Vitorioso o golpe militar, vitoriosas também as multinacionais. Elas ganharam a liberdade para papar suas pequenas concorrentes. A Volkswagen comprou a Vemag, a Alfa Romeo comprou a Fábrica Nacional de Motores, e assim por diante. Enquanto o governo militar massacrava os sindicatos, impunha o arrocho salarial e construía rodovias. Foi o Milagre Econômico.

A ligação das multinacionais do automóvel com os militares é ainda mais orgânica. É a ligação da indústria automobilística com a indústria bélica (o brinquedo favorito dos generais). As duas evoluíram juntas, aqui no Brasil também. Diversas empresas forneciam, por exemplo, tornos, prensas e aços especiais para as fábricas de autopeças e também para a indústria de armamentos. É o chamado “ganho de escala”. A mão-de-obra, especializada

ou não, pôde passar de uma área para outra sem sentir a diferença. Afinal, a Volkswagen de Taubaté fica bem perto da Avibras, que está em São José dos Campos, assim como a General Motors, a Embraer, o Instituto Tecnológico de Aeronáutica...

Se em 1969 o Brasil exportou carros (25 unidades) pela primeira vez, a indústria bélica precisou de apenas mais quatro anos para também dar sua cota de orgulho à ufanía pátria. Em 1973, a Engesa fez sua primeira exportação: um blindado Cascavel. Em 1979, a revista *Veja* afirmava que a “Engesa transformou-se em uma década no maior fornecedor de carros de combate do Ocidente”. A *Veja* comprava o anunciado pela Engesa, que em suas propagandas dizia ser a produtora de “50% de todas as viaturas blindadas sobre rodas do Mundo Livre”. Grande momento para uma empresa que tinha sido criada em 1958, por um pequeno grupo de engenheiros da USP, como prestadora de serviços e fornecedora de peças para a Petrobras.

O sonho de o Brasil se tornar uma grande potência exportadora de armas acabou já nos anos 1980. O sonho de ver o Brasil transformado em grande potência pelas fadas madrinhas da Volkswagen, Ford e Chrysler saiu aos frangalhos.

No entanto, apesar de tudo, apesar também das evidências de que a indústria automobilística não funciona mais como motor de desenvolvimentismos e tampouco como milagrosa geradora de empregos,<sup>1</sup> as empresas automobilísticas continuam a ser a indústria mais protegida do Brasil. Não só com todo o cardápio de isenções fiscais, mas com diversos mecanismos de reserva de mercado.<sup>2</sup> Talvez porque esteja claro que encarar o fim dos sonhos

---

1. Em apenas cinco anos – de 1990 a 1995 – , a produção de veículos por empregado passou de 7,8 para 15,6.

2. “Segundo os dados do MICT e da Secretaria da Receita Federal, em 1998 foram registrados R\$ 3,9 bilhões de investimentos das montadoras e R\$ 920 milhões de renúncia fiscal sob o amparo do regime automotivo. (...) na União Européia, cuja indústria é cerca de dez vezes maior que a brasileira, os subsídios anuais desde 1989 têm sido, em média, de ECU 770 milhões, que, à taxa de câmbio de março de 1998, correspondem a R\$ 950 milhões, aproximadamente. Com a eventual exceção da Indonésia, não há registro contemporâneo de outro país no planeta que conceda 270% de proteção efetiva às montadoras, além de 24% de incentivos fiscais federais para investimentos, e de outros benefícios estaduais.” (“A Proteção à Indústria Automobilística na Europa e no Mercosul”, José Tavares de Araújo Jr., *Revista de Economia Política*, vol. 18, nº 4, out-dez/1998.)

automobilísticos seja encarar também o fim dos sonhos de Brasil Grande, sonhos de ser igual a americano, sonhos de ser James Bond e namorar Doris Day, sonhos de ser “de Primeiro Mundo”.

Em salas de apartamentos cobertas pela poeira da poluição, chora-se de saudades do romântico ronco barulhento do carro de Roberto Carlos correndo na Estrada de Santos.

Assim, todos os planos de melhoria das estradas, rigor na fiscalização, novas medidas de segurança etc. parecem mais e mais manifestações de estado depressivo, diante do fato óbvio de que a situação não se resolve com remendos. Medidas de meio-termo, longo tempo de proscricção.

Por isso este livro organizado por Ned Ludd é tão essencial. Porque traz uma discussão radical a respeito do automóvel.

São textos que analisam não só o impacto ecológico e urbanístico da indústria automobilística, mas o que tal indústria significa como promotora de guerras, violência e desigualdade social.

Alguns dos textos reunidos são clássicos, como “Energia e Equidade”, do austríaco Ivan Illich. Morto em dezembro de 2002, aos 76 anos, Illich foi um dos pensadores mais surpreendentes dos anos 1970 e 1980. Com precisão e força atacou cada um dos falsos consensos da sociedade ocidental. No texto apresentado aqui, Illich sustenta a idéia de que, quanto maior a velocidade dos automóveis, menos saímos do lugar. E que as estradas nos levam a lugar nenhum. O filósofo ataca a própria idéia de “crise de energia”. Para ele a questão não é procurar novas fontes de energia, mas, antes de tudo, mudar seu consumo. Illich, que viveu a maior parte da vida no México, analisa especialmente a questão sob o enfoque latino-americano.

O texto de Illich teve imenso impacto no pensamento libertário de nosso tempo, e é citado pelo filósofo André Gorz em seu ensaio “A Ideologia Social do Automóvel”. Autor de *Crítica da Divisão do Trabalho* (Martins Fontes, 1989), Gorz, como Illich, nasceu em Viena (em 1924). Foi um dos criadores do *Le Nouvel Observateur* e editor do *Les Temps Modernes*.

Muito mais recente, o texto “Como Criar uma Massa Crítica: Lições e Idéias da Experiência de San Francisco” também é um clássico. Publicado originalmente como um panfleto, ajudou a formatar as “bicicletadas”, as festivas manifestações antiautomóvel.

“A Importância do Carro para a Economia Moderna” e “Acabem com Todos os Carros” são textos surgidos em meio ao expressivo movimento antiestradas e de resgate das ruas que emergia na Inglaterra no início dos anos 1990. Quanto ao primeiro, trata-se de artigo escrito e publicado pelo grupo autonomista Aufheben, de Brighton. “Acabem com Todos os Carros” é outro desses textos que adquirem ares de clássico, tantas vezes foi reproduzido. Seu autor, Mr. Social Control, é um anarco poeta inglês.

O grupo Car Busters apresenta outras idéias, algumas menos pacíficas, para combater o automóvel.

Assim, continuamos a tradição Baderna de mostrar a cobra e mostrar o pau.

M. Baderna



# CARROS E REMÉDIOS

Ned Ludd

## MORTOS E FERIDOS: UM ACIDENTE?

DECIDI CONTAR A ELE a história de como um dos meus orientadores, doutor Resnick, também um ex-aluno de Harvard, uma vez colocou a seguinte questão em um seminário sobre legitimidade política:

Imagine que um grupo de cientistas pede um encontro com as lideranças políticas do país para discutir a introdução de uma nova invenção. Os cientistas explicam que os benefícios da tecnologia são incontestáveis, e que a invenção aumentará a eficiência e tornará a vida de todos mais fácil. O único lado negativo, eles alertam, é que para ela funcionar, 40 mil pessoas inocentes terão que morrer a cada ano. Os políticos decidiriam adotar ou não a nova invenção?

Os alunos estavam prestes a dizer que uma tal proposição seria completamente rejeitada de imediato, quando ele despreocupadamente observou: “Nós já a temos: o automóvel”. Ele nos fez refletir sobre a quantidade de morte e de sofrimento que nossa sociedade

tolera como resultado do nosso comprometimento em manter o sistema tecnológico – um sistema no qual todos nós nascemos e não temos escolha além de tentar nos adaptar a ele.<sup>1</sup>

Foi Henrique Santos Dumont (irmão do “Pai da Aviação”) o proprietário do primeiro carro que chegou ao Brasil. O veículo aportou em Santos em 1893. Oficialmente, o primeiro acidente de carro no Brasil ocorreu em 1897 na estrada velha da Tijuca, Rio de Janeiro. Era Olavo Bilac que se chocava contra uma árvore com o automóvel de José do Patrocínio.

De lá para cá o Brasil conseguiu alcançar e manter a marca de campeão mundial de “acidentes de trânsito”. Os personagens da história do consumo e dos “acidentes” de automóveis não são mais, apenas, os ilustres personagens dos livros escolares de história. As estatísticas tomaram o lugar dos ilustres. Porém, é suspeita a importância de estatísticas como fator de mobilização social, uma vez que, se dependesse delas, já não poderia existir um sistema econômico que impede que milhões de pessoas se alimentem adequadamente e que, para sua perpetuação e reprodução, esgota a possibilidade de vida no planeta. Alguma verdade existe no famoso pensamento de Stalin: a morte de uma pessoa é uma tragédia, a morte de um milhão é uma estatística. A frieza da matemática não desperta as paixões que são os combustíveis das revoluções. Mas quem sabe elas possam ter o seu papel.

A cada 13 minutos ocorre uma morte por “acidente” de trânsito no Brasil.<sup>2</sup> A cada sete minutos ocorre um atropelamento. Além das 46 mil mortes anuais por “acidentes” de trânsito, 300 mil pessoas ficam feridas, 60% com lesões permanentes. Desses mortos, 44% foram vítimas de atropelamento e 41% estão na faixa etária entre 15 e 34 anos. Cerca de 60% dos leitos de traumatologia dos hospitais brasileiros são ocupados

---

1. Relato feito por um repórter anônimo durante entrevista feita com Ted Kaczynski, mais conhecido como o Unabomber. A entrevista foi publicada originalmente na revista inglesa *Green Anarchist* e está disponível na página <http://www.spiritoffreedom.org.uk/prisoners/tedinterview.htm>.

2. A estatística exclui os animais não humanos assim como as mortes também “acidentais” decorrentes de doenças respiratórias causadas pela poluição automobilística.

por “acidentados” no trânsito. Na cidade de São Paulo ocorre um “acidente” a cada 3,2 minutos.<sup>1</sup> Mais de 700 mil pessoas morreram em “acidentes” de trânsito de 1960 a 2000 no Brasil. Já não é novidade que temos no Brasil em média uma “guerra do Vietnã” de mortos pelo trânsito por ano. De cada dez leitos hospitalares, cinco são ocupados por “acidentados” no trânsito. “Acidentes” de carro e atropelamento matam mais crianças de 1 a 14 anos do que doenças. Os “acidentes” de trânsito no Brasil são o segundo problema de saúde pública, só perdendo para a desnutrição, e são a terceira *causa mortis* do país. Além disso, o nível de monóxido de carbono nas grandes cidades já está acima do tolerado pelo ser humano.

Numa sociedade que naturaliza suas instituições e valores, que não os questiona mesmo que eles vitimem os próprios indivíduos que compõem essa sociedade, tais estatísticas dificilmente levam a uma prática de negação e mudança. Não nos interessa aqui lançar hipóteses sobre a escassa existência de movimentos<sup>2</sup> e pensadores que questionem e se contraponham ao carro no Brasil. Os números mostram que aqui, mais do que em qualquer outro país, talvez existam motivos matemáticos para essa crítica, tanto prática quanto teórica, possuir uma existência vultuosa. E as estatísticas em si, para o leitor brasileiro, dizem com a frieza dos números aquilo que ele já sentiu e percebeu através do calor das tragédias em algum momento da sua vida. Aquele que não teve um parente ou amigo morto em “acidentes” de carro, ou que não sofre seqüelas de um “acidente” é cada vez mais a exceção, e não a regra. Com justiça podemos questionar o próprio nome dado a esse mal da nossa sociedade (capitalista), isto é, questionar a expressão “acidentes de trânsito”, “acidentes de carro”.

---

1. É interessante notar que a principal justificativa para reprimir manifestantes e impedir manifestações na avenida Paulista, usada pela mídia e pelo governo, é de que se trata de uma importante via de acesso aos hospitais, e que por isso – por questões humanitárias – o trânsito não pode ser interrompido. Esquecem de dizer, no entanto, que muito provavelmente os feridos que as ambulâncias levam aos hospitais são vítimas do próprio trânsito (não interrompido).

2. No momento que escrevo estas linhas, tenho conhecimento de haver algo nesse sentido em Blumenau e em São Paulo. Mas, de qualquer forma, comparativamente aos países do Norte, onde movimentos urbanos de questionamento do automóvel já existem há décadas e ganharam mais peso nos últimos dez anos, pode-se considerar que só agora essa contestação começa, ainda que timidamente, a emergir no Brasil.

Com números tão altos e uma generalização tal, a palavra “acidente” parece simplesmente encobrir o *efeito* não visado e não desejado de uma determinada lógica. Caso se possa falar com razão de “acidentes de carro” ou “acidentes de trânsito”, uma vez que não havia a intenção de matar ou de ferir quando alguém se postou atrás do volante de um carro, poderíamos falar também com a mesma razão de “acidentes de fluxo econômico”, “acidentes de lucro” ou “acidentes de nutrição” para nos reportarmos à miséria material, à subnutrição e às mortes conseqüentes do sistema econômico capitalista, generalizadas no Brasil e no mundo. Os capitalistas, através de sua atividade econômica, e o capitalismo, como sistema econômico, nunca tiveram intenção de matar de fome quem quer que fosse. A miséria material é um efeito não desejado e não visado, porém inevitável, da lógica econômica capitalista.

Falamos de um sistema econômico e de um sistema de locomoção que matam necessariamente e sem intenção em larga escala. Falamos, que fique bem claro, de um sistema econômico *capitalista* e de um sistema de locomoção *capitalista*. Sistemas instituídos que encarnam e expressam determinados valores, significações. Que tornam objetivo um mundo de subjetividades.

Os meios técnicos e programas para contornar esses efeitos não desejados logo surgem (sem eles os valores e significações que instituem esta sociedade e suas técnicas e sistemas podem virar mais facilmente alvo de questionamento, tanto na prática quanto na teoria). Optar por meios técnicos é optar pelos valores que instituem esta sociedade, que criam as instituições e sistemas existentes, é escolher não contrapô-los. É assim que, tanto pela esquerda como pela direita, pululam projetos de duplicação de estradas, radares eletrônicos, programas de renda mínima e de cesta básica.

Mas o Carro não é só “acidente”, e alguém logo irá nos lembrar que ele é um meio de transporte...

## DA FOME À DEPRESSÃO

Como toda tecnologia ou instituição, o Carro – sua existência, sua emergência, seu surgimento – não pode ser reduzido a uma

explicação puramente funcional. Contudo, historicamente, o automóvel foi ganhando atributos simbólicos bastante claros que fazem dele, hoje, algo muito além de um mero meio de transporte, pondo sua funcionalidade até mesmo em segundo plano, se tanto. Tentar explicar o Carro pela sua funcionalidade para a sociedade capitalista talvez termine por deixar de lado seus aspectos mais importantes, que denunciam o próprio sistema no qual ele ganha existência e do qual faz parte. Fácil, também, é encontrar no carro um símbolo do individualismo da sociedade burguesa capitalista, do domínio das coisas sobre os seres humanos e a natureza, e um símbolo da emergência da *sociedade de consumo*, na qual o movimento de reprodução da economia capitalista coincidiu com a integração dos seus potenciais contestadores através do consumo compensatório de bens e da indústria cultural.

Henry Ford, com sua produção em série, foi um dos pioneiros da generalização de bens de consumo antes restritos à burguesia. Cinema, rádio, disco, TV: “cultura” (ou “semicultura” como diria Adorno), informação e diversão aos trabalhadores, bem embaladas, pasteurizadas e vendidas pela indústria cultural (e também pela escolarização). Subjetivamente, o consumo<sup>1</sup> transforma o proletário em burguês. Proletários e burgueses somem atrás do consumo de bens que só se diferem no refinamento de detalhes. A popularização do carro pode ser vista como um símbolo de uma *nova era*: produção de objetos em massa para consumo em massa, o trabalhador ascendendo subjetivamente à condição de burguês, embora continue sendo objetivamente trabalhador – ou seja, uma coisa, um ser sem controle da gestão da sua existência e da propriedade –, e à distinção de classes se sobrepondo uma *classe* única, a dos consumidores. Diferentemente das máquinas na linha de produção, o carro leva o indivíduo não apenas ao sacrifício do trabalho, mas também à (tentativa de) fuga – o passeio, a diversão. O automóvel individual permite ao menos a ilusão do controle do próprio destino. Preso além de tudo pela ilusão, a possibilidade de libertação se distancia, e se distancia quanto mais se pretende que o carro reduza as distâncias, que produza “liberdade”.

---

1. Para que fique mais claro, a palavra “consumo” aqui pode ser entendida como “a generalização do consumo na sociedade burguesa”.

Signo de maturidade, status, poder, virilidade. Seria difícil imaginar que uma máquina pudesse representar tantas coisas, significações tão distintas, embora não estranhas entre si. Se não fosse essa uma realidade tão explícita que dispensa exemplos, seria difícil concebê-la.

O Carro é também o falo onde se masturba autonomia, independência, onde se goza ilusoriamente aquilo que se faz ausente, de forma autêntica na vida cotidiana. O volante permite isso. O motor a combustão, o acelerador... eles por sua vez permitem a ilusão de a potência orgânica do indivíduo se multiplicar por mil. Sendo ele constantemente reduzido, limitado, humilhado, diminuído, constrangido pelas relações de poder, pelas hierarquias e autoridades instituídas (pai, professor, patrão, polícia, juiz, coronel, deputado etc.) e pelas técnicas, sejam urbanísticas, arquitetônicas ou quaisquer outras que expressem os valores de uma sociedade coisificante, é o motor a combustão e o acelerador – quando não o cano e o gatilho do revólver – que, sob um impulso neurótico, são postos em funcionamento para uma auto-afirmação na tentativa de se sentir o que de fato não se é na sociedade burguesa e hierárquica: um ser humano e não uma coisa. Para se ir do anão ao super-homem, o que está disponível é o motor a combustão e o acelerador, não a revolução social, que põe fim aos constrangimentos, autoridades e hierarquias coisificantes.

É no prolongamento da potência da máquina que se encontra, em nossa sociedade, a potência humana perdida. É nele que se livra daquele ser coisificado, castrado, diminuído, constrangido a todo instante. Em última análise, trata-se da busca do orgasmo perdido. (Não nos enganemos, os publicitários sabem o que fazem.) Mas, no fim, o motor a combustão, o acelerador e a pista não passam de intermediários entre a impotência ao prazer e o prazer impotente.

“Perder-se totalmente sob o pretexto de se auto-realizar.”<sup>1</sup> Na impossibilidade de viver a totalidade numa unidade autêntica, é isso que Raoul Vaneigem já dizia que drogas similares postas pela burguesia permitiam, como o álcool, a ilusão de velocidade e de mudança rápida, sensações raras etc.

---

1. Cf. VANEIGEM, Raoul. *A Arte de Viver para as Novas Gerações*. São Paulo: Conrad, 2002.

As boas almas humanistas e moralistas que choram a terrível e fatal combinação álcool-volante ou são cegas demais para não verem que o Carro é muito mais que um meio de locomoção tanto para a publicidade que o vende como para o indivíduo que o compra, ou se fazem de cegas para terem um pretexto com o qual forjam seu humanismo e moralismo.

A viagem, seja a do álcool, a do LSD, a da maconha ou a não metafórica do Carro, é sempre a busca de algo, ou a fuga de algo que incomoda ou se torna entediante. Nessa busca ou nessa fuga, muitas vezes experimentam-se, naturalmente, várias drogas, inclusive simultaneamente. Numa sociedade em que, não importa onde se esteja, a *festa* está sempre em outro lugar, a viagem se alimenta de um impulso compreensível e “natural”, embora possa ganhar os contornos neuróticos e autodestrutivos que conhecemos, devido a toda uma gama de impedimentos e castrações a que os indivíduos estão submetidos diariamente nas sociedades hierárquicas.

Creio não ser necessário encher a visão do leitor com a frieza das estatísticas que mostram como uma porcentagem relativamente alta dos chamados “acidentes de carro” envolve alguém alcoolizado. A esse respeito, a Santa Casa de São Paulo nos mostra que 80% das pessoas que são atendidas nela com traumatismos graves decorrentes de “acidentes de trânsito” entram no hospital alcoolizadas. Avalia-se que as combinações álcool-volante e do volante com outras drogas estejam relacionadas com mais de 50% das mortes no trânsito no Brasil.

Também não é novidade que grande parte das mortes por overdose de cocaína (e/ou hospitalização por overdose), por exemplo, decorrem do consumo simultâneo de álcool, que possui efeito potencializador sobre ela. Não surpreende a ninguém que o uso simultâneo de cocaína e álcool faça parte de uma mesma *busca* ou *retirada*. Por que deveríamos então achar que seria diferente com o álcool e o Carro? O lado realmente perverso na overdose da combinação álcool-volante reside no fato de ela muitas vezes matar ou hospitalizar não-usuários: o efeito destrutivo da overdose transcende o usuário nesse caso.

Os índices da indústria automobilística com frequência são usados como indicadores da saúde da economia (capitalista). Ao lado de uma economia movida por uma droga tão perversa, os

cultivadores de papoula no Oriente certamente não representam algo obscuro. É certo também que os capitalistas advogariam que o automóvel é produzido para outros fins e que nunca houve a intenção de que ele servisse como *droga*. Embora a publicidade desminta em parte essa afirmação, pode-se até concordar com isso. Mais difícil de aceitar é a ingenuidade, talvez cínica, dessa afirmação. Numa sociedade em que a *festa* está sempre em outro lugar, o sistema ou técnica de transporte servirá necessariamente como *droga*, embora possa não ser esse o fim pretendido na sua produção ou criação. Todas as drogas – no uso mais ordinário da palavra e no uso mais ordinário delas próprias – não são mais do que sistemas ou técnicas de transporte.

Quando se fala em carro, se está falando de velocidade e, conseqüentemente, de tempo e espaço. O carro desloca o indivíduo – assim como outros meios de locomoção –, traz uma mudança, no caso, espacial. Transporta de um lugar a outro. Dessa constatação empírica pela experiência de cada um, abre-se a possibilidade de o carro ser depositário de uma mudança de realidade, uma mudança real e, em última análise, depositário de um mundo de novas sensações e experiências prazerosas. As drogas compartilham esse fim. Embora sem deslocar espacialmente o indivíduo, são depositárias de sensações novas e experiências prazerosas (ou simplesmente interregno de sensações insuportáveis). Em última análise, elas transportam o indivíduo, retiram-no do lugar concedendo-lhe uma outra experiência sensitiva, sem no entanto o deslocar espacialmente. O carro em especial – em relação a outros meios de transporte motorizados e o trem – colocando o viajante no volante, na direção de sua viagem, traz consigo a ilusão de liberdade, de relativa ausência de constrangimentos, prendendo assim mais certamente o indivíduo ao jogo da ilusão de mudança, o que por sua vez torna o carro cada vez mais semelhante às drogas ordinárias. É o controle remoto e a possibilidade da “variedade” e mudança de canais que fixam o indivíduo diante da tela: um ser absorvido pela televisão. A ilusão de liberdade, de escolha, de *estar no controle*, de mudança, é a técnica por excelência, intencionalmente ou não, de submissão dos indivíduos à ordem das coisas e ao governo sobre eles no capitalismo da sociedade de consumo.

Se a burguesia por um lado matou Deus e a idéia de salvação num além pós-morte, por outro lado ela soube desenvolver enormemente os meios de busca do paraíso na terra. Ela concede, entre outras coisas, meios de transporte, que alimentam a ilusão de se poder fugir do mal-estar e da miséria da sociedade de consumo capitalista sem a transformação das condições de existência do local onde se vive o presente – mal-estar e miséria sentidos mesmo que inconscientemente, ou mesmo que se evite tomar consciência. Os meios de transporte são meios de busca do Éden, meios de Salvação na sociedade burguesa, onde o futuro toma o lugar de um presente impossível de se viver.<sup>1</sup>

Os sociólogos, sempre procurando e “inventando” novidades sociais para justificar sua produção científica, seus artigos, livros, suas funções e seus empregos, criam continuamente uma série de expressões para designar a sociedade em que vivemos e seus supostos novos contornos. Essa sociedade já recebeu os adjetivos e locuções: industrial, moderna, pós-moderna, pós-industrial, da informação, complexa, de risco... embora de fato, continuemos a viver numa sociedade capitalista, em meio a coisas e relações capitalistas, em que uma economia voltada ao lucro condiciona a vida, as instituições e a própria sociologia. Mas parece ser precisamente essa realidade que todos esses adjetivos buscam inutilmente obscurecer. Dois sociólogos do *status quo*, Anthony Giddens (teórico da Terceira Via e guru de Tony Blair) e Ulrich Beck, entre outros, adotaram a bela expressão *modernidade reflexiva*<sup>2</sup> para descrever a “nova fase” da “modernidade” que atravessamos. “Reflexiva” é, sem dúvida, um belo e atraente adjetivo. Mas essa “nova fase” da “modernidade”, isto é, do capitalismo, aparece antes de tudo aos meus sentidos como uma *modernidade depressiva*. E, se meus sentidos não convencem os sociólogos, talvez a medicina e a estatística os convençam.

---

1. A sensação de que a  *festa*  está sempre em outro lugar surge dessa impossibilidade de se viver o presente – dos constrangimentos e castrações necessários e inerentes à instituição da sociedade burguesa, e dos quais os indivíduos não podem escapar totalmente.

2. Em português, para os interessados em conhecer essa teoria, ver: BECK, Ulrich; GIDDENS, Anthony; LASH, Scott. *Modernização Reflexiva: política, tradição e estética nas sociedades modernas*. São Paulo: UNESP, 1997.

Anteriormente escrevi que a popularização do carro poderia ser vista como símbolo, ou marco, de uma *nova era*.

- A Organização Mundial de Saúde, o Banco Mundial (BIRD) e a Escola de Saúde Pública de Harvard afirmaram que no ano de 2020 os acidentes de carro serão a terceira maior causa de mortes e ferimentos em todo o planeta, perdendo apenas para as isquemias do coração e a depressão.
- As principais causas de morte entre jovens europeus entre 15 e 24 anos são, por ordem, os acidentes de carro, suicídios e câncer, de acordo com o escritório estatístico da União Européia (Eurostat).

Esta é a “nova era”, a da sociedade capitalista de consumo. Na verdade, apenas uma época em que ficou patente que a miséria produzida pelo capitalismo não se reduz à miséria material. Estamos na *modernidade depressiva*.

“Acidentes” de carro, suicídio, depressão, câncer. Mais do que males sociais, são sintomas de um mal social. Que sejam os quatro frutos de uma mesma dinâmica social – da sociedade capitalista contemporânea, da *modernidade depressiva* – parece evidente, e que figurem lado a lado no topo das estatísticas e dos relatórios de saúde não parece ser coincidência. Wilhelm Reich via o câncer como um apodrecimento em vida, a decomposição do sistema vivo. O desistir de viver, o desejo de morrer seria a pré-condição, o começo do câncer para Reich. Numa visão holística do ser humano e numa abordagem medicinal holística, é comum encontrar referências parecidas ou convergentes sobre o câncer em especial, e sobre quase todas as doenças em geral. Se o carro aparece nas estatísticas sociais ao lado do apodrecer em vida, do desejo de morrer, do suicídio, da depressão, podemos crer que nenhuma outra máquina, nenhuma outra “coisa capitalista” marca melhor a modernidade depressiva,<sup>1</sup> o capitalismo de consumo que

---

1. Assim como as estatísticas sobre mortes e feridos são desnecessárias, já que tratam de algo presente na vida de todos, estatísticas sobre depressão são irrelevantes ao menos para a classe média que pode pagar tratamentos alopáticos contra ela. Já é cada vez mais difícil encontrar alguém dessa classe que não tenha pelo menos um amigo ou parente que tome alguma droga produzida pela indústria farmacêutica

consome as possibilidades de vida. Entre o “subdesenvolvimento” e o “desenvolvimento” a distância é, na melhor das hipóteses, a que separa a fome da depressão. E sabemos o que percorre, com suas quatro rodas, esse caminho.

Henry Ford, decidindo abrir sua empresa no Brasil em 1919, afirma que o automóvel está destinado a fazer deste país uma grande nação. No Brasil, governar viria a ser sinônimo de abrir estradas. Automóvel-economia-desenvolvimento: o mítico caminho que nos levaria da fome à depressão.

Em 1925 é a vez de a General Motors abrir sua montadora no Brasil. Mas como se sabe, é no final da década de 1950 que as indústrias automobilísticas multinacionais viriam em peso para o Terceiro Mundo, em busca de mercados não saturados. Os “50 anos em 5” do governo Juscelino Kubitschek foram os da indústria automobilística, das estradas, das siderúrgicas, hidrelétricas, empreiteiras... No capitalismo, evidentemente, quando se fala de desenvolvimento, trata-se do desenvolvimento das coisas, das coisas capitalistas, dos tais “meios de produção”. O marxismo, tanto nas palavras de Lênin, Trotsky ou Che Guevara como na prática dos Estados erguidos em seu nome, em nada se difere a esse respeito. Portanto, não é de surpreender que em geral a heresia da esquerda consista meramente em reclamar esse mesmo desenvolvimento capitalista, só que em bases mais nacionais. Libertação nacional significou sempre produzir as coisas capitalistas, construir essas mesmas instituições, com selo *Made in Home*. O Exército Zapatista de Libertação Nacional parece finalmente estar dando outro significado. Não querem os fuscas e mercearias oferecidos a eles pelo desenvolvimento capitalista,<sup>1</sup> não querem as *coisas* da modernidade depressiva, mas manter suas comunidades, seus laços sociais, sua cultura, seu modo de vida, seu desenvolvimento.

---

1. Diante da “oferta” do presidente mexicano Vicente Fox, o EZLN, através do Subcomandante Marcos, em comunicado datado de 2 de dezembro de 2000 afirmou que: “Não podemos confiar em quem demonstrou superficialidade e ignorância ao apontar que as reivindicações indígenas se resolvem com *Fusca*, televisão e mercearia”. Em comunicado posterior, do dia 8 de dezembro do mesmo ano, o Subcomandante Marcos tocou novamente, com ironia, na “oferta” de “Fusca, televisão e mercearia” dada pelo governo mexicano.

Pode-se dizer com convicção que a posição nacionalista – aquela que pede Petrobras, Pró-Álcool ou até mesmo energia solar e biomassa para o lugar de Texaco, Shell, Esso ou do próprio diesel e da gasolina – permitiria que mais brasileiros pudessem ter seu carro, até mesmo ir mais longe na escolarização, e mais facilmente arrumar emprego e comprar seu Prozac. Ah! Prozac 100% nacional, chegaremos lá um dia, num ato de grande rebeldia! Quem sabe descobriremos nosso antidepressivo do Pau-Brasil!

Quando a luta gira em torno de qual combustível deve mover o capitalismo e para onde deve ir o dinheiro da sua venda, podemos ter certeza de que ainda veremos automóveis em busca do orgasmo perdido, a cada esquina, por um bom tempo.

## **PORQUE UMA COISA É SEMPRE UMA COISA SOCIAL**

Há poucos dias, um automóvel foi atirado no canal que separa os bairros de Ipanema e Leblon, por um grupo de pessoas. Seu motorista passava em frente à Cruzada São Sebastião, conjunto habitacional para população de baixa renda do Leblon, quando atropelou e feriu gravemente uma criança que brincava na rua. Parou e procurou socorrê-la até ser ameaçado por um grupo de moradores que, não conseguindo linchá-lo como inicialmente pretendia, se ocupou de destruir seu carro. Esse terrorífico incidente ocorreu, talvez por ironia dos deuses, numa bucólica região ominosamente batizada como Jardim de Alá, como se fundamentalista islâmica fosse.

Não é a primeira vez que ocorre um incidente desse no Rio de Janeiro. Há algum tempo, um motorista atropelou, na avenida Atlântica, um deficiente, morador da favela do Pavãozinho a alguns quarteirões do local do acidente. Um grande grupo de moradores, que incluía até mulheres carregando crianças de colo, não apenas tentou linchar o motorista como saiu pelas

ruas destruindo carros estacionados e ameaçando um quebra-quebra nas lojas próximas.<sup>1</sup>

Falar de *coisas capitalistas* ou de um *sistema de transporte capitalista*, do modo como foi feito há pouco, pode parecer à primeira vista, assim como o ato de quebrar máquinas, algo sem sentido ou irracional. Fato este que, por si só, revela algo sobre a sociedade em que vivemos. Cabe aqui tentar jogar alguma luz sobre o tema.

Como constatou Cornelius Castoriadis, a apresentação da ciência e da técnica como meios neutros ou como puros e simples instrumentos faz parte do imaginário social instituinte e dominante de nossa época.<sup>2</sup> O mesmo imaginário social que fez de luddita<sup>3</sup> um termo pejorativo, sinônimo ao mesmo tempo de “antiprogresso”, “antitecnologia”, “irracionalidade” e “infantilidade”. Por isso não é surpreendente que quebrar máquinas ou falar de *coisas capitalistas* cause no mínimo grande estranheza nesta sociedade.

1. Trecho retirado do artigo de Luiz Alberto Py, *No jardim de Allah*, publicado na extinta revista on-line *Notícias e Opiniões*, [www.no.com.br](http://www.no.com.br), em 24/10/2001. Na Grã-Bretanha, hoje em dia, o número de crianças mortas por atropelamento é um terço do que havia em 1922, quando o limite de velocidade era de 30 km/h e praticamente não havia tráfego. Não é o caso de as ruas terem se tornado mais seguras, mas sim de terem se tornado tão perigosas a ponto de não ser permitido mais às crianças brincar lá, como aponta John Adams, geógrafo e professor da University College of London. O carro torna as ruas inseguras aos não-motorizados. Coisas tomando o status e o lugar das pessoas. Pessoas postas no status e lugar de coisas também faz parte dessa dialética automotora, como podemos ler no artigo “A meta é eliminar o elemento mais inseguro do carro: o motorista”, do *Jornal da Tarde* de 24/06/2000 (suplemento “Jornal do Carro”), onde se lê: “Todos os recursos de segurança atualmente em desenvolvimento para carros partem do mesmo princípio: é preciso eliminar o mais inseguro elemento do carro, o motorista. (...) [As] estatísticas mostram o erro humano como responsável pela maior parte dos acidentes. (...) Para garantir mais segurança nas ruas e estradas, os fabricantes japoneses estão voltando sua tecnologia para radares a laser e sistemas de visão que substituem olhos humanos e mentes distraídas”. A população indignada com mais uma criança atropelada no Rio de Janeiro destrói o carro e, ao tentar linchar o motorista, o faz lembrar de que ele é só um elemento do carro.

2. Cf. CASTORIADIS, Cornelius; COHN-BENDIT, Daniel. *Da Ecologia à Autonomia*. São Paulo: Brasiliense, 1981.

3. Movimento de massa de trabalhadores ingleses, surgido em meio à Revolução Industrial, durante a década de 1810, cuja principal forma de ação consistia em quebrar máquinas e incendiar fábricas que as hospedavam. O movimento luddita só foi contido com o efetivo de milhares de soldados do exército inglês. O nome luddita é derivado de Ludd, sobrenome do seu suposto e mítico líder.

Embora com variações relevantes – que dão a Fourier o mérito da crítica ao sistema tecnológico dominante, colocando-o num extremo oposto ao ocupado por Marx –, de modo geral os socialistas clássicos, sejam os centralistas ou os libertários, não romperam com esse imaginário social no que diz respeito à neutralidade da técnica. Na segunda metade do século XX, a percepção da não neutralidade das técnicas e tecnologias – implícita na prática do movimento luddita<sup>1</sup> – e a crítica às relações sociais – explícita no socialismo clássico – são sintetizados por figuras como Cornelius Castoriadis e Murray Bookchin, que fornecem deste modo a ecologistas, socialistas e autonomistas bases mais coerentes e consistentes para se pensar a superação da sociedade capitalista e a construção de uma sociedade ecológica, igualitária e autogerida.

Às “relações entre pessoas mediadas por coisas”, através da qual Marx definia as relações de produção capitalistas, Castoriadis irá acrescentar e mostrar, por exemplo, que só podem se tratar de relações capitalistas se são mediadas por “coisas” específicas, isto é, “coisas capitalistas”.

As máquinas que conhecemos não são objetos “neutros” que o capitalismo utiliza com fins capitalistas, desviando-os (como pensam com freqüência, ingenuamente, técnicos e cientistas) de sua pura tecnicidade, e que poderiam também ser utilizados com outros “fins” sociais. Elas são, sob uma infinidade de aspectos, já a maioria delas tomadas em si mesmas, mas de toda maneira porque são lógica e realmente impossíveis fora do *sistema* tecnológico que formam, “encarnação”, “inscrição”, apresentação e figuração das significações essenciais do capitalismo. Assim como, quando se fala,

---

1. O movimento luddita foi mais do que um movimento contra o “desemprego” ou por um “ganha-pão”. Indo muito além disso, foi um movimento contra um processo que destituía os trabalhadores de uma autonomia, de uma liberdade e, para usar uma expressão moderna, de um *estilo de vida*. Não eram contra toda e qualquer tecnologia, evidentemente. Mas quebrando as máquinas e fábricas, os ludditas quebravam as técnicas e tecnologias que eles sentiam ser em alto grau alienantes. Afirmavam assim, mais do que um desejo de sobreviver, um desejo de uma certa liberdade e autonomia. Cf. SALE, Kirkpatrick. *Inimigos do Futuro: a Guerra dos Ludditas Contra a Revolução Industrial e o Desemprego*. Record: Rio de Janeiro, 1999.

como Marx, das relações de produção como “relações entre pessoas mediatizadas por coisas”, corre-se o risco de fazer com que essas relações pareçam algo exterior ou acrescentado a “pessoas” e “coisas”, que seriam, sob outros pontos de vista, idealmente definíveis independentemente desta inserção nas “relações”, as quais poderiam ser “modificadas” deixando inalteradas as “pessoas” e as “coisas”.<sup>1</sup>

Assim como a instituição do capitalismo significou a alteração dos indivíduos, das coisas e das relações sociais, ou seja, a criação de um homem capitalista, de uma técnica capitalista e de relações de produção capitalista, indissociáveis uns dos outros, a superação do capitalismo – ou a sua destruição, caso se prefira – implica a criação de um outro homem, outras relações e outras técnicas (simultaneamente).

Castoriadis explicita suas observações em relação às tecnologias e às técnicas, de forma ainda mais clara e objetiva, em entrevista concedida por ele:

Quanto à tecnologia, o que quero dizer é que não há neutralidade da técnica enquanto técnica efetivamente aplicada. A televisão, por exemplo, tal como é hoje, é um instrumento de cretinização. E seria falso dizer que uma outra sociedade utilizaria *essa* televisão de outro modo: ela não seria mais essa televisão. Muitas coisas deveriam ser modificadas na televisão para que ela pudesse ser “utilizada de outro modo”.<sup>2</sup>

E quanto ao automóvel? Se é claro, como expõe Bookchin<sup>3</sup> ou mesmo Castoriadis, que a linha de montagem e a própria fábrica são meios de racionalizar o trabalho, e antitéticos a uma noção

1. CASTORIADIS, Cornelius. *A Instituição Imaginária da Sociedade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2ªed., 1982, p. 402. Tradução de Guy Reynaud.

2. CASTORIADIS, Cornelius. *As Encruzilhadas do Labirinto 2: os domínios do homem*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. p. 86. Tradução de José Oscar de Almeida Marques.

3. Cf. BOOKCHIN, Murray. *Autogestão e Tecnologias Alternativas*. In: BOOK-CHIN, Murray. *Textos Dispersos*. Lisboa: SOCIUS, 1998. Tradução de Antônio Cândido Franco.

de autonomia e de autogestão, no caso do automóvel a situação parece ser mais complexa. Quais as funções sociais desempenhadas pelo automóvel? A quais necessidades ele responde?

Respondendo a essas perguntas começaremos a conhecer um pouco mais o automóvel, e não me refiro evidentemente a seus aspectos mecânicos, senão enquanto tecnologia que, como toda tecnologia, é encarnação de valores, significações e intenções sociais. Começaremos também a perceber que o automóvel, na forma como existe e como o conhecemos, não ganharia existência fora das necessidades, funções e significações sociais próprias desta sociedade. Por isso, questionar o automóvel implica, imediata e necessariamente, questionar a própria organização social e as necessidades e funções que lhes são próprias. Como Bookchin<sup>1</sup> apontou, a fábrica, o dinheiro, o armamento e a energia nuclear só são necessários a uma determinada sociedade. Certamente podemos dizer que o mesmo ocorre com o carro.

Questionar o automóvel implica, de início, que questionemos as significações de tempo e espaço desta sociedade. Há os que já questionam essas significações com ações diretas, como por exemplo aqueles que, na Inglaterra, passaram a retomar as ruas realizando festas anticapitalistas nos anos 90. Por sua parte, Gorz irá mostrar como o automóvel, na forma como existe, é inseparável do individualismo burguês, individualismo enquanto significação própria da sociedade burguesa. E é somente por ser encarnação desse individualismo burguês que o automóvel acaba sendo meio de estratificação e desigualdade social como demonstrado por Illich.

Podemos então nos perguntar, usando as palavras de Bookchin: “quais as tecnologias que poderão eventualmente substituir – dando-nos uma maior facilidade de autogestão e de autoformação – as atuais?”<sup>2</sup> Quanto à locomoção, Ivan Illich dá uma resposta: a bicicleta. No entanto, principalmente aos cicloativistas de plantão, cabe o alerta de Castoriadis: da mesma forma que é errôneo considerar a técnica como um meio inerte e utilizável para qualquer fim, também o é “acreditar que a técnica sozinha é suficiente para

---

1. *Op. cit.*

2. *Op. cit.* p. 94.

determinar uma sociedade e que basta modificá-la para fazer surgir uma sociedade nova”<sup>1</sup>. É necessário algo mais...

Revolução. Foi pensando sobre ela que Bookchin afirmou certa vez: “A ruptura com a ordem existente só será consumada quando os problemas da vida tiverem impregnado e digerido os da sobrevivência”<sup>2</sup>. E o que o automóvel tem a nos dizer sobre isso?

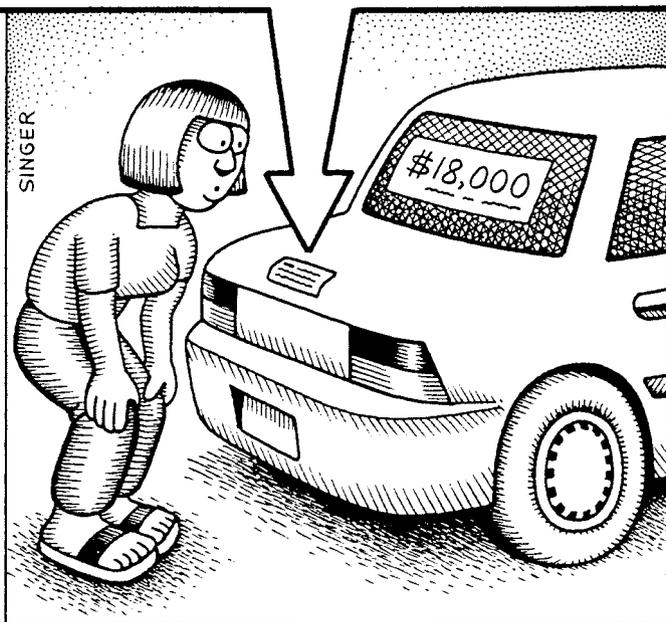
Com bons motivos o carro pode ser visto como marco de uma modernidade cada vez mais depressiva, a ponto de a depressão deixar seu lugar cativo de problema da vida para se tornar também um problema da sobrevivência. Seja como for, se se escapa da morte por depressão na sociedade do automóvel, é relativamente alta a probabilidade de que se venha a morrer atropelado por ele, contaminado por ele ou dentro dele. Talvez o automóvel tenha a nos dizer que, hoje, os problemas da vida são também problemas da sobrevivência.

Junho de 2002

---

1. CASTORIADIS, Cornelius; COHN-BENDIT, Daniel. *Da Ecologia à Autonomia*. São Paulo: Brasiliense, 1981. p. 7. Tradução de Luiz Roberto Salinas Fortes.  
2. BOOKCHIN, Murray. *Espontaneidade e Organização*. In: BOOKCHIN, Murray. *Textos Dispersos*. Lisboa: SOCIUS, 1998. p. 59. Tradução de Mário Rui Pinto.

ADVERTÊNCIA: PODE CAUSAR  
OBESIDADE,  
AQUECIMENTO GLOBAL E SENTIMENTOS



# ENERGIA E EQÜIDADE<sup>1</sup>

Ivan Illich

## A IMPORTÂNCIA DE UMA CRISE

QUANTO MAIS RICO É O PAÍS, mais se valoriza a preocupação com a chamada “crise de energia”. O tema pulou para a primeira página do *Le Monde* e do *New York Times* logo depois que Kissinger anunciou a suspensão dos bombardeios no Vietnã. É a nova menina-dos-olhos dos principais programas de televisão, está na agenda do *jet set* científico internacional, é o âmago da reorganização das relações comerciais entre russos e americanos.

Já em 1970, esse mesmo tema chegou a ter primazia nas revistas das elites científicas. Em parte porque mescla, de maneira conveniente, vários ramos “distintos” de novas pesquisas, amplamente popularizadas durante a década de 1960: o estudo psicossociológico dos conflitos, da ecologia e da contaminação ambiental, e o das transformações previsíveis na tecnologia do futuro. Agora, em 1973, vemos os primeiros sinais de que a importação da “crise

---

1. Em sua primeira versão, este artigo de Ivan Illich foi escrito em francês em 1973. Foi em seguida reelaborado e reescrito pelo próprio Illich em inglês e depois novamente em alemão. A tradução aqui apresentada foi feita a partir da versão em espanhol pelo próprio autor e publicada em 1974. (N. T.)

energética” começa a ter êxito na América Latina. Multiplicam-se as tiragens de traduções sobre o tema. Os periódicos destinados às classes escolarizadas e as vitrines das livrarias exibem títulos a respeito dele. E os programas de televisão, promovidos pelas fundações estrangeiras, ligam o tema à necessidade de limitar a população, de aumentar os níveis tecnológicos para usar a escassa energia de forma mais econômica e de chegar a acordos internacionais de natureza não política.

Parece-me de suma importância fixar nossa atenção na realidade subjacente a essa “crise” e encontrar uma maneira que permita a participação das massas populares na análise, sem que por isso se baixe o nível lógico e técnico da discussão. O presente artigo é uma contribuição para orientar essa discussão em um dos sentidos possíveis.

É preciso desmascarar a “crise de energia”. Trata-se de um eufemismo que encobre uma contradição, indica uma frustração, consagra uma ilusão. Encobre a contradição inerente ao fato de querer alcançar, ao mesmo tempo, um estado social baseado na noção de EQUIDADE e um nível cada vez mais elevado de crescimento industrial. Indica qual é o grau de frustração atual, causado pelo desenvolvimento industrial. Por fim, consagra a ilusão de que se pode substituir indefinidamente a energia metabólica do ser humano pela potência da máquina, ilusão que leva, neste momento, os países ricos à paralisia e fatalmente desorienta qualquer plano de desenvolvimento nos países pobres.

Ao difundir o pânico de uma iminente e inevitável “crise de energia”, os ricos prejudicam ainda mais os pobres do que ao vender os produtos de sua indústria. Construir as próprias centrais nucleares nos Andes coloca um país no Clube dos Exploradores, ao passo que a importação de carros ou aviões apenas acentua sua dependência. Ao incorporar o medo da insuficiência de energia para o “progresso” em direção a tais metas, os pobres aceitam a explicação que os ricos apresentam sobre a crise no progresso e se colocam ao mesmo tempo em desvantagem na corrida do crescimento a que se obrigam. Optam por uma pobreza modernizada, em vez de eleger, com o uso racional das técnicas modernas, o acesso a um modo de produção que reflita maturidade política e científica. Na minha opinião, é da maior importância enfrentar a realidade que é oculta por esse conceito de “crise”. É preciso

reconhecer que a incorporação de algo acima de um certo quantum de energia por unidade de produto industrial inevitavelmente tem efeitos destruidores, tanto no ambiente sócio-político quanto no biofísico.

## O ABUSO POLÍTICO DA CONTAMINAÇÃO

A atual “crise” energética foi precedida por uma análoga “crise” ecológica: abusa-se de ambas com fins de exploração política. É necessário entender que a segunda não encontra solução mesmo que se encontrem formas de produzir energia abundante e limpa, isto é, sem efeito destruidor sobre o meio-ambiente.

Os métodos utilizados hoje para produzir energia, em sua crescente maioria, esgotam os recursos e contaminam o ambiente. Ao ritmo atual de sua utilização, o carvão, o petróleo, o gás natural e o urânio serão consumidos dentro do horizonte de tempo de três gerações, e até lá terão transformado tanto o ser humano quanto sua atmosfera de forma definitiva. Para transportar uma só pessoa em um Volkswagen por uma distância de 500 km, são queimados os mesmos 175 kg de oxigênio que um indivíduo respira em todo o ano. As plantas e as algas reproduzem oxigênio suficiente para os três bilhões de seres humanos que existem. Mas não podem reproduzi-lo para um mundo automobilizado, cujos veículos queimam, cada um, pelo menos 14 vezes mais oxigênio do que queima um indivíduo. Os métodos usados para produzir energia não apenas são caros – e portanto são recursos escassos –, mas são igualmente destrutivos, a ponto de engendrar sua própria escassez. Os esforços das três últimas décadas foram orientados para se produzir mais petróleo, refiná-lo melhor e controlar sua distribuição. A ênfase agora está se deslocando para a busca de fontes de energia abundantes e *limpas*, e motores comparáveis em potência aos atuais, que sejam mais rentáveis e menos venenosos. Está claro, porém, que automóveis que não envenenam o ambiente, nem em sua manufatura nem em seu uso, custariam várias vezes mais do que os que temos agora. A promoção da técnica limpa quase sempre constitui a promoção de um processo de luxo para produzir bens de primeira necessidade.

Em sua forma mais trágica e ameaçadora, a quimera energética se manifesta na chamada “Revolução Verde”.<sup>1</sup> Os grãos milagrosos introduzidos na Índia há poucos anos fazem sobreviver os famintos, vítimas do crescimento industrial, multiplicando-os. Essas novas sementes acumulam energia na forma de água bombeada, adubos químicos e inseticidas. Seu preço é pago não tanto em dólares, mas sim em transtornos sociais e destruição ecológica.

Dessa forma, os quatro quintos menos industrializados da espécie humana, que passam a depender mais da agricultura “milagrosa”, começam a rivalizar com a minoria privilegiada em matéria de destruição ambiental. Há somente dez anos, podia-se dizer que a capacidade de um recém-nascido norte-americano envenenar o mundo com seus excrementos tecnológicos era 100 vezes maior do que a de seu contemporâneo de Bengala. Graças à dependência da agricultura “científica” a que o bengalês é acometido hoje, sua capacidade de destruir o ambiente de forma irreversível se multiplicou por um fator de cinco a dez, enquanto a capacidade do norte-americano para reduzir a contaminação do planeta diminuiu um pouco.

Os ricos tendem a acusar os pobres de usar sua pouca energia de forma ineficiente e daninha, e os pobres acusam os ricos de produzir mais excrementos porque devoram, sem digerir, muito mais que eles. Os utópicos prometem soluções milagrosas aos dois, como a possibilidade de realizar rapidamente uma diminuição demográfica, ou a dessalinização da águas do mar por energia de fusão.

Os pobres se vêem obrigados a basear suas esperanças de sobrevivência em seu direito a um ambiente regulamentado que a generosidade dos ricos lhes “oferece”. A dupla crise de abastecimento e poluição já manifesta os limites implícitos ao crescimento industrial. Mas a contradição decisiva dessa expansão, para além de certos limites, reside em um nível mais profundo: o político.

---

1. Saudada como a solução para a fome do mundo, a chamada Revolução Verde rendeu a seu idealizador, Norman E. Borlaug, o Prêmio Nobel da Paz de 1970. Foi a realização dos sonhos das grandes companhias agroindustriais. O plano sustentava-se no uso de sementes híbridas, que exigiam a adubação química intensiva e a crescente utilização de defensivos agrícolas. Embora no primeiro momento tenha significado um enorme aumento de produtividade, com o tempo revelou-se um problema econômico, social e ecológico para os países do Terceiro Mundo. (N. E.)

## A ILUSÃO FUNDAMENTAL

Crer na possibilidade de altos níveis de energia *limpa* como solução para todos os males representa um erro de juízo político. É imaginar que a equidade na participação do poder e o consumo de energia podem crescer juntos. Vítimas dessa ilusão, os homens industrializados não põem o menor limite ao crescimento do consumo de energia, crescimento que continua com o único fim de prover cada vez mais gente com mais produtos de uma indústria controlada cada vez mais por menos gente.

Prevalece a ilusão de que uma revolução política, ao suprimir os erros técnicos das indústrias atuais, criaria a possibilidade de distribuir equitativamente o desfrute do bem produzido e, ao mesmo tempo, o poder de controle sobre o que se produz. Meu objetivo é analisar essa ilusão. Sustento que não é possível alcançar um estado social baseado na noção de equidade e simultaneamente aumentar a energia mecânica disponível, a não ser sob a condição de que o consumo de energia por pessoa se mantenha dentro de limites. Em outras palavras, sem eletrificação não pode haver socialismo, mas inevitavelmente essa eletrificação se transforma em justificativa para a demagogia quando os watts *per capita* excedem certa cifra. O socialismo exige, para a realização de seus ideais, um certo nível do uso de energia: não pode vir a pé, nem pode vir de carro, mas somente à velocidade da bicicleta.

## MINHA TESE

Na minha análise do sistema escolar,<sup>1</sup> assinalei que em uma sociedade industrial o custo do controle social cresce mais rapidamente que o nível do consumo de energia. Esse controle é exercido primeiramente pelos educadores e médicos, os corpos assistenciais e políticos, sem contar a polícia, o exército e os psiquiatras. O subsistema social destinado ao controle social cresce a um ritmo canceroso, convertendo-se em razão de existência para

1. Ver o livro de Ivan Illich: *Sociedade Sem Escolas*. Petrópolis: Vozes, 1973. (N. T.)

a própria sociedade. Demonstrei que somente impondo limites à despersonalização e industrialização dos valores se pode manter um processo político participativo.

Neste ensaio meu argumento procederá de forma análoga. Assinalarei que no desenvolvimento de uma sociedade moderna existe um momento em que o uso de energia ambiental excede por um determinado múltiplo o total da energia metabólica humana disponível. Uma vez ultrapassada essa quota de alerta, inevitavelmente os indivíduos e os grupos de base têm que abdicar progressivamente do controle sobre seu futuro e submeter-se cada vez mais a uma tecnocracia regida pela lógica de seus instrumentos.

Os ecologistas têm razão ao afirmar que toda energia não metabólica é contaminadora: é necessário agora que os políticos reconheçam que a energia física, passado certo limite, torna-se inevitavelmente corruptora do ambiente social. Mesmo que se consiga produzir uma energia não contaminadora, e produzi-la em quantidade, o uso maciço de energia sempre terá sobre o corpo social o mesmo efeito que a intoxicação por uma droga fisicamente inofensiva, mas psiquicamente escravizante. Um povo pode escolher entre uma droga substitutiva, como a metadona, e uma desintoxicação realizada por vontade própria no isolamento, mas não pode aspirar simultaneamente à evolução de sua liberdade e convívio por um lado, e a uma tecnologia de alta energia por outro.

## O MARCO LATINO-AMERICANO

A chamada crise de energia é um conceito politicamente ambíguo. Da maneira como é usada atualmente, serve aos interesses imperialistas tanto da Rússia como dos Estados Unidos. Serve de explicação para limitar privilégios àqueles que cooperam mais diretamente no desenvolvimento desses privilégios. Na América Latina, a difusão do pânico serviria para integrar o continente mais perfeitamente como periferia de um mundo cujo centro se encontra onde se utiliza mais energia *per capita*. Não existe movimento de libertação verdadeiro que não reconheça a necessidade de adotar uma tecnologia de baixo consumo energético.

Discutir a crise de energia equivale a se colocar numa encruzilhada. À esquerda se abre a possibilidade de transição a uma economia pós-industrial, que põe a ênfase no desenvolvimento de formas mais eficientes de trabalho manual e na realização concreta da equidade. Seríamos assim conduzidos a um mundo em que todas as aspirações realistas são satisfeitas sem luxo. À direita é oferecida a opção de atacar a escalada de um crescimento que poria a ênfase na capitalização e no controle social necessários para se evitar níveis intoleráveis de contaminação. Nesse caso, seríamos conduzidos a transformar os países latino-americanos em participantes de terceira ordem no apocalipse industrial, em direção ao qual marcham os países ricos. Estados Unidos, Japão, Alemanha já estão a ponto de perpetrar o auto-aniquilamento social, numa paralisia causada pelo superconsumo de energia. Insistindo no sonho de fazer trabalhar as máquinas no lugar do ser humano, desintegram-se politicamente, mesmo antes de se verem sufocados em seus próprios dejetos. Existem certos países, como a Índia, a Birmânia e espero que ainda por certo tempo também a China, que são todavia bastante operantes no uso de seus músculos, precavendo assim o aumento do desenvolvimento energético. Podem ainda limitar o uso de energia ao nível atual, tratando de usar seus watts para fins cada vez mais altos qualitativamente e cada vez mais bem distribuídos.

É possível que dêem o exemplo de uma economia ao mesmo tempo pós-industrial e socialista, para a qual deverão manter uma tecnologia com um baixo consumo de energia e decidir, desde agora, viver abaixo do nível de consumo de energia mecânica por pessoa que os países ricos deverão recuperar para poder sobreviver.

A América Latina se encontra dentro de uma terceira situação. Suas indústrias estão subcapitalizadas e seus subprodutos, física e socialmente destrutivos, são menos visíveis que nos países ricos, exceto nos casos particulares da Cidade do México e de São Paulo. Um número menor de pessoas tem consciência de estar sofrendo justamente por causa do aumento da potência da máquina industrial e, portanto, menos pessoas estão dispostas a levar a sério a necessidade de limitar o desenvolvimento de tal potência. Por outro lado, todos os países da América Latina possuem uma infra-estrutura física que, *a priori*, permite ao não-escolarizado,

ao não-motorizado, ao não-eletrificado e ao não-industrializado participar humanamente no processo de produção. Aqui, a idéia de uma alternativa ao desenvolvimento da indústria pesada implica já a renúncia ao que se está fazendo ou se crê poder fazer amanhã: uma renúncia ao carro, à geladeira, ao elevador e, em muitos casos, até ao concreto armado que já está na vila ou na casa do vizinho. Na América Latina existe menos consciência da necessidade de um modelo alternativo de tecnologia do que nos países ricos, e tampouco se vislumbra uma renúncia ao modelo dos ricos, coisas a que os chineses poderiam se permitir, se assim o quisessem.

## **O PODERIO DE ALTA VOLTAGEM**

Tanto os pobres como os ricos deverão superar a ilusão de que MAIS energia é MELHOR. Para tanto, é necessário, antes de qualquer coisa, determinar o limite de energia acima do qual o poder mecânico exerce um efeito corruptor. Esse efeito corruptor pode ser controlado em dois níveis característicos. Uma sociedade pode sacrificar sua própria sobrevivência, como comunidade política, ao ídolo do poder material. Pode optar conscientemente, ou por falta de iniciativa contrária, por identificar o bem-estar com o mais alto consumo de energia, estabelecendo o sistema de planejamento que o torne possível. A maximização do sistema industrial sob um teto energético acima do qual cessa a viabilidade do sistema, requer assim a transformação de novos poderes em um leviatã tecnofascista.

Uma sociedade que dê preferência ao pleno desenvolvimento das suas indústrias em detrimento da plena participação de seus membros no processo, não pode evitar um novo nível de tecnocracia. É de pouca importância real o modo concreto que essa tecnocracia use para atingir o poder: imposição estrangeira, revolução dentro ou fora da legalidade, ou um novo contrato social. A tecnocracia é a orientação que os países ricos seguem e que querem impor aos países pobres.

Existe um segundo nível característico, e mais baixo, a que se pode limitar a energia utilizada dentro de um sistema social: é o nível no qual o povo acredita possuir uma melhor participação

no domínio da máquina ao combinar melhor, simultaneamente, o desenvolvimento de seus valores tradicionais com a realização de seus ideais sociais. Para isso é necessário limitar o uso da energia, identificando o nível extremo que, uma vez ultrapassado, reduz a autonomia dos indivíduos e dos grupos de base.

A hipótese é evidentemente verdadeira: acima de certo nível de uso *per capita* de energia física, o ambiente de uma sociedade pára de funcionar como nicho de sua população. Nessa afirmação não há nenhuma novidade, mas eu pretendo dizer mais do que isso em minha hipótese.

## MINHA HIPÓTESE

O ser humano é um ser consciente de seu espaço vital e de sua limitação temporal. Integra os dois por meio de sua ação, isto é, mediante a aplicação de sua energia a suas circunstâncias concretas. Para tanto, utiliza instrumentos de vários tipos, alguns dos quais potencializam as energias metabólicas de que dispõe, enquanto outros lhe permitem encontrar fontes energéticas que são exteriores a seu próprio corpo.

A energia transformada em trabalho físico lhe permite integrar seu espaço e seu tempo. Privado de energia suficiente, se vê condenado a ser um simples espectador imóvel em um espaço que o oprime. Usando suas mãos e pés, transforma esse espaço, simples território para o animal, em casa e pátria. Aumentando a eficiência da aplicação de sua própria energia, ele o embeleza. Aprendendo a usar novas fontes de energia, ele o expande e o coloca em perigo. Acima de um certo ponto, o uso de energia motorizada inevitavelmente começa a oprimi-lo.

Minha hipótese é de que não pode existir uma sociedade que mereça a qualificação de “socialista” quando a energia mecânica que ela utiliza esmaga o ser humano. Passado um certo ponto, inevitavelmente essa energia tem tal efeito. Existe uma constante  $K$ . Essa constante indica a quantidade pela qual se deve multiplicar a energia mecânica utilizada para todos os fins na sociedade. Não pode existir essa combinação de sociedade “socialista” se  $K$  não permanecer dentro de limites. A sociedade deve ser considerada

subequipada para uma forma de produção participativa e eficaz quando  $K$  não alcança o limite inferior. Quando  $K$  passa a ser maior que o valor do limite superior, termina a possibilidade de manter uma distribuição eqüitativa do controle sobre o poder mecânico na sociedade. Espero elaborar um modelo teórico que ilustre essa hipótese. Se ela estiver correta, existe em cada sociedade concreta um “nível de energia de rendimento mecânico” dentro do qual pode funcionar de maneira ótima um sistema político participativo. A ordem de grandeza desse nível de energia é independente do instrumental tecnológico ou da eficiência na transformação da própria energia.

Simultaneamente proponho que se verifique essa mesma hipótese em alguns campos concretos que consomem uma porcentagem importante da energia mecânica em nossa sociedade. Tais campos seriam a habitação e os aspectos mecanizados da agricultura e do transporte. Decidi formular meu argumento partindo de uma análise deste último.

## O PARADIGMA DA CIRCULAÇÃO

Para tanto, apresento para considerações o campo da circulação de pessoas. Permanecerei limitado à análise da circulação das pessoas e de sua bagagem pessoal, porque a circulação de bens em quantidades superiores exigiria outra abordagem. Na circulação, distinguirei dois meios de locomoção: o *trânsito* das pessoas que usam sua própria força para transladar-se de um ponto a outro e o *transporte* motorizado. Incluo na circulação total duas *grandes* categorias estatísticas de locomoção bem distintas: a *viagem*, que a princípio admite a intenção de dormir em outro lugar, pelo menos durante uma noite, e o *deslocamento*, o trajeto de ida e volta, que termina no mesmo dia em seu lugar de origem. A viagem, assim como o deslocamento, pode ter como fim o trabalho, o passeio, o comércio ou a participação em atividades sociais.

Com o exemplo da circulação, creio poder deixar claro por que a “crise de energia” é um eufemismo atrás do qual se esconde a ilusão de que o uso de energia e a eqüidade podem crescer no mesmo ritmo indefinidamente. A circulação oferece uma oportunidade para expor a urgência da análise que proponho,

ao mesmo tempo que permite chamar a atenção para a cegueira que existe diante da evidência dessa urgência. E, finalmente, me permito apresentar meu argumento de uma forma tal que possa ser entendido e verificado em discussões públicas com pessoas com qualquer nível de instrução formal.

## A INDÚSTRIA DO TRANSPORTE

No momento em que uma sociedade se torna tributária do transporte,<sup>1</sup> não somente para as viagens ocasionais, mas também para seus deslocamentos cotidianos, se torna visível a contradição entre justiça social e energia motorizada, isto é, entre a liberdade da pessoa e a mecanização da rota. A dependência, em relação ao motor, nega a uma coletividade exatamente aqueles valores que se considerariam implícitos ao melhoramento da circulação.

O que segue é evidente para camponeses sensatos e se torna duvidoso para uma pessoa que sobe os degraus da escolaridade: a máquina é uma contribuição positiva, quando seu emprego leva à expansão do raio de circulação para todos, multiplicando os destinos finais, sem que por isso aumente a parte de tempo social dedicado à circulação. Hoje em dia, nenhum sistema motorizado de locomoção chega a aumentar o raio de circulação ao mesmo tempo em que salvaguarda a equidade na distribuição dos custos e na acessibilidade aos destinos escolhidos. Diante dessa evidência o camponês e o operário facilmente conseguem entender a armadilha da aceleração, que rouba o tempo da maioria, ao passo que os universitários justificam os privilégios que essa velocidade lhes concede mediante argumentos estranhos ao debate. Estes insistem que os países latino-americanos têm direito de competir com a tecnologia rica, mostram que o transporte gera um aumento importante do PIB e que sem uma política de locomoção mecânica das massas não é possível desenvolver aquela forma de controle social que para eles se esconde atrás do ideal nacionalista.

---

1. Lembrando que Ivan Illich está usando neste artigo a palavra “transporte” como sinônimo de locomoção motorizada, ou seja, transporte motorizado, e “trânsito” para a locomoção não motorizada. (N. T.)

Em minha análise do transporte, não me interessa identificar os benefícios econômicos que ele gera, mas sim a sua contribuição (não como meio de distinção). É fácil constatar que, onde quer que as máquinas destinem uma taxa elevada de energia mecânica à propulsão de um passageiro, o desenvolvimento dos transportes como indústria reduz a igualdade entre as pessoas, limita a mobilidade pessoal dentro de um sistema de rotas traçadas a serviço das indústrias, das burocracias e dos militares e, ademais, aumenta a escassez de tempo na sociedade. Em outras palavras, quando a velocidade de seus veículos ultrapassa uma certa margem, as pessoas se convertem em prisioneiras do veículo que as leva, todos os dias, da casa ao trabalho. A extensão do raio de deslocamento diário dos trabalhadores tem como contrapartida a diminuição na escolha de pontos de destino. Quem vai a pé ao trabalho chega a criar para si um ambiente ao longo do seu caminho. Quem percorre o caminho em um veículo está privado de uma variedade de opções: paradas, acessos, contatos. Porém, o mesmo transporte que para a maioria cria novas distâncias físicas e sociais, cria ilhas de privilégios ao preço de uma escravidão geral. Enquanto uns poucos viajam em um tapete mágico entre pontos distantes e, por intermédio de sua presença prestigiosa, os tornam não somente excepcionais como também sedutores, os outros, que são a maioria, têm que se deslocar cada vez mais rapidamente pelos mesmos trajetos monótonos e devem destinar cada vez mais tempo a esses deslocamentos.

Nos Estados Unidos da América 80% do tempo consumido na circulação concerne às pessoas que se movem entre sua casa, o local de trabalho e o supermercado. E 80% da quilometragem dessa circulação refere-se a congressos e a viagens de férias e de negócios de 1,5% da população. As pessoas nos aeroportos são sempre as mesmas, embora elas se dividam em dois grupos: os que se vêem obrigados a viajar e os que o fazem por decisão própria e que formam a minoria. Um terço da população adulta tem que fazer 40 km por dia entre casa, escola, trabalho e supermercado para que 0,5% possa escolher viajar de avião mais de uma vez por ano. Todos aumentam sua quilometragem pessoal obrigatória para que alguns possam franquear incalculáveis distâncias no transcurso de alguns anos.

Os meios de transporte acentuam a divisão de classes nas sociedades ricas e, quando seu destino são as capitais dos países pobres, estendem a estratificação a um plano global.

O escravo do deslocamento cotidiano e o viajante impenitente se vêem igualmente submetidos ao transporte. Ocasionalmente pontos altos de velocidade dão ao usuário habitual a ilusão de pertencer ao mundo privilegiado dos altos consumidores de energia. A oportunidade ocasional que tem o trabalhador negro em Miami de passar duas semanas de férias em Copacabana o faz esquecer que para a viagem de avião de seis horas de ida e seis de volta teve que trabalhar três vezes mais dias do que se tivesse feito a viagem de barco. O próprio pobre do mundo moderno, capaz de acelerar de vez em quando, reforça a ilusão da qual é vítima premeditada, e se faz cúmplice da destruição do quadro social do espaço. Não somente quem usa o avião, mas também quem defende seu uso, coopera para destruir a relação multimilenar que existe entre o ser humano e sua geografia.

O americano típico consagra mais de 1.600 horas por ano ao seu automóvel: sentado dentro dele, andando ou parado, trabalhando para pagá-lo e para pagar a gasolina, os pneus, os pedágios, o seguro, as multas e os impostos para as estradas federais e para os estacionamento públicos. Consagra a ele quatro horas por dia, nas quais se serve dele, se ocupa dele ou trabalha para ele. Aqui não se levaram em conta todas as atividades orientadas pelo transporte: o tempo que consome no hospital, no tribunal e na oficina mecânica, o tempo passado diante da televisão vendo propaganda de automóveis, o tempo investido em ganhar dinheiro para viajar de avião ou de trem. Sem dúvida, com essas atividades ele movimentava a economia, arruma trabalho para seus colegas, rendimentos para os xeiques da Arábia e justificativa a Nixon para sua guerra na Ásia. Mas se nos perguntarmos de que modo essas 1.600 horas, que são uma estimativa mínima, contribuem para sua circulação, a situação fica diferente. Essas 1.600 horas lhe servem para fazer 10.000 km de caminho, ou seja, 6 km em uma hora. É exatamente o mesmo que alcançam as pessoas nos países que não possuem indústria de transporte. Porém, enquanto o norte-americano destina à circulação 25% do tempo social disponível, nas sociedades não motorizadas são destinados a esse

fim de 3 a 8% do tempo social. O que diferencia a circulação em um país rico e em um país pobre não é uma maior eficácia, e sim a obrigação de consumir em doses altas as energias condicionadas pela indústria de transporte.

## **O ESTUPOR INDUZIDO PELA VELOCIDADE**

Ao ultrapassar determinado limite do consumo de energia, a indústria do transporte dita a configuração do espaço social. As estradas fazem os campos recuarem para fora do alcance do camponês que queira caminhar, os viadutos e aeroportos cortam o acesso de um lado a outro do bairro, enquanto as ambulâncias empurram as clínicas para além da curta distância que se pode cobrir levando uma criança enferma. O carro ou a moto permite ao médico e à parteira viver longe do ambiente em que exercem suas profissões e, quanto mais caros os transportes, mais se torna um privilégio de ricos ou de altos escalões a visita em domicílio. Quando os caminhões pesados chegam a um povoado dos Andes, a primeira coisa que desaparece é uma parte do mercado local. Em seguida, quando chega o asfalto e um grupo de professores secundários se estabelece no povoado, cada vez mais jovens vão para a cidade, até que não fique uma só família que não espere se encontrar com alguém lá, a centenas de quilômetros.

Freqüentemente nos esquecemos que a aceleração das viagens é um fato muito recente. Valéry<sup>1</sup> tinha razão ao afirmar que Napoleão ainda se movia com a mesma lentidão de César. Desde os tempos de Ciro, o Grande, rei dos Persas, os impérios contavam com a possibilidade de enviar cartas a uma velocidade de até 160 km por dia. As mensagens em toda a história circulavam a uma média de 100 km diários, fossem transportadas em galeras de Cons-tantinopla a Veneza, ou levadas pelos corredores dos Fugger, por cavaleiros do Califa, ou pelas rotas do império Inca. O primeiro caminho entre Paris e Marselha ou Toulouse para diligência, que normalmente percorria mais de 100 km por dia, antecedeu em apenas setenta anos ao primeiro trem que percorria 100 km por hora em 1853.

---

1. Paul Valéry, poeta e crítico francês, 1871-1945. (N. T.)

Mas, uma vez criada a ferrovia, o ser humano se viu pregado a ela. Na França, entre 1850 e 1900, a quilometragem por passageiro (*passanger milage*) se multiplicou por um fator de 53.

Por seu impacto geográfico, definitivamente a indústria de transporte molda uma nova espécie de seres humanos: os usuá-rios. O usuário vive em um mundo alheio ao das pessoas dotadas da autonomia de seus membros. O usuário é consciente da exasperante falta de tempo provocada por ter que recorrer cotidianamente ao trem, ao automóvel, ao metrô e ao elevador, que o transladam diariamente através dos mesmos canais e túneis por um raio de 10 a 25 km. Conhece os atalhos que os privilegiados encontram para escapar da exasperação engendrada pela circulação, e que os levam aonde querem chegar. Enquanto o usuário tem que dirigir seu próprio veículo de um lugar, em que preferiria não viver, para um emprego que preferiria evitar. O usuário sabe que é limitado pelos horários de trem e de ônibus nas horas em que sua esposa lhe priva do carro, mas vê os executivos deslocarem-se e viajarem pelo mundo quando e como lhes convier. Paga seu automóvel do seu próprio bolso, em um mundo em que os privilégios vão para os diretores das grandes empresas, das universidades, dos sindicatos e dos partidos. Os pobres se amarram a seus carros e os ricos usam o carro de serviço, ou alugam um carro em alguma locadora.

O usuário se exaspera pela desigualdade crescente, pela escassez de tempo e pela sua própria impotência, mas, de maneira insensata, põe sua única esperança em *mais* da mesma coisa: mais circulação por meio de mais transporte. Espera o alívio através de mudanças de ordem técnica que irão afetar a concepção dos veículos, das estradas ou da regulamentação da circulação. Ou então espera uma revolução que transfira a propriedade dos veículos à coletividade e que, descontando dos salários o custo dela, mantenha uma rede de transportes gratuitos, cujas seções mais velozes e caras serão outra vez acessíveis só para quem a sociedade considerar mais importante. Quase todos os projetos de reforma dos transportes que se supõem radicais padecem desse preconceito: esquecem-se do custo em tempo humano resultante ao se substituir o sistema atual por outro, mais “público”, se este último for tão rápido quanto o outro.

Durante a noite o usuário sonha com o que os engenheiros lhe sugerem durante o dia através da televisão e das colunas pseudo-científicas dos jornais diários. Sonha com redes estratificadas de veículos de diferentes velocidades que convergem em interseções, e onde as pessoas só podem se encontrar nos espaços que as máquinas lhes concedem. Sonha com serviços especiais da “Rede de Transportes”, que se encarregarão dele definitivamente.

O usuário não pode captar a demência inerente ao sistema de circulação que se baseia principalmente no transporte. Sua percepção da relação do espaço com o tempo foi objeto de uma distorção industrial. Ele perdeu o poder de se conceber como outra coisa que não seja usuário. Intoxicado pelo transporte, perdeu a consciência dos poderes físicos, sociais e psíquicos de que dispõe o ser humano, graças a seus pés. Esquece que é o homem que cria o território com seu corpo, e assume por território o que não é mais que uma paisagem vista através de uma janela por um ser amarrado a seu banco. Já não sabe marcar a extensão de seus domínios com a pegada de seus passos, nem se encontrar com os vizinhos, caminhando na praça. Já não encontra o outro sem bater o carro, nem chega sem que um motor o arraste. Sua órbita pontual e diária o aliena de qualquer território livre.

Atravessando-o a pé, o ser humano transforma o espaço geográfico em um lar dominado por ele. Certos limites de energia aplicados ao movimento determinam sua mobilidade e seu poder de domínio. A relação do usuário de transportes com o espaço é determinada por uma potência física alheia a seu ser biológico. O motor mediatiza sua relação com o meio ambiente e logo o aliena de tal maneira que passa a depender do motor para definir seu poder político. O usuário está condicionado a crer que o motor aumenta a capacidade dos membros de uma sociedade de participar do processo político. Ele perdeu a fé no poder político de caminhar.

Em suas reivindicações políticas o usuário não busca mais caminhos abertos, mas sim veículos que o transportem. Quer mais do mesmo que agora o frustra, em vez de pedir garantia de que, em qualquer sentido, a prioridade seja sempre o pedestre. A libertação do usuário baseia-se na sua compreensão da realidade: enquanto exigir mais energia para impulsionar com mais aceleração alguns indivíduos da sociedade, ele precipita a corrupção irreversível da

equidade, do tempo livre e da autonomia pessoal. O progresso com o qual sonha não é mais que a destruição mais bem executada.

## OS SUGADORES DE TEMPO

Em qualquer sociedade em que o tempo é pago, a equidade e a velocidade na locomoção tendem a ser inversamente proporcionais. Os ricos são aqueles que podem se mover mais, ir aonde quiserem, permanecer onde desejarem e obter esses serviços em troca de uma fração muito pequena do seu tempo vital. Os pobres são aqueles que gastam muito tempo para que o sistema de transporte funcione para os ricos do país.

A razão para isso é que a velocidade acaba sendo muito cara para ser realmente compartilhada: todo aumento da velocidade de um veículo ocasiona um aumento correspondente do consumo de energia necessária à sua propulsão.

Não apenas o próprio funcionamento consome energia: quanto maior a velocidade, mais energia se investe na fabricação do próprio veículo, na manutenção da pista e nos serviços adicionais sem os quais ele não pode funcionar.

Não é apenas energia que consome um veículo veloz: mais importante ainda é o consumo de espaço. Cada aumento da velocidade faz do veículo um ser mais ávido por metros quadrados ou cúbicos.

A Alemanha Ocidental consumiu sua terra à razão de 0,2% por ano durante a década de 1950. Nos anos 1960 já havia conseguido cobrir permanentemente com asfalto 0,4% do seu território. Os americanos requerem, para seus próprios movimentos e para os de suas mercadorias, uma soma de energia superior ao total disponível para a metade de toda a humanidade, reunida na China, Índia e no sudeste asiático. Inevitavelmente a aceleração suga tempo, espaço e energia.

Ora, quando a energia requerida pelo usuário ultrapassa uma certa barreira, o tempo de algumas pessoas adquire um valor muito alto, enquanto o da maioria é depreciado. Em Bombaim, alguns poucos automóveis são suficientes para perturbar a circulação de milhares de bicicletas e carrinhos de tração humana. Deslocan-

do-se, reduzem seriamente o fluxo e criam gargalos. Contudo, um desses escassos automobilistas pode transladar-se em uma manhã para a capital da província, trajeto que, duas gerações antes, teria levado uma semana inteira. Na Tailândia, os transportes tradicionais eram tão bons e flexíveis que nunca os reis puderam impor tributos sobre o movimento do arroz, tantas eram as vias pelas quais se podia escapar da vigilância do arrecadador com botezinhos elegantes e rápidos, usando uma vasta rede de canais. Para poder introduzir o automóvel, todo esse sistema, perfeitamente democrático, foi paralisado, cobrindo-se alguns dos *klongs* (canais) com asfalto. Alguns pouquíssimos indivíduos podem se mover com rapidez e a maioria se tornou dependente, tendo que adquirir “transporte”.

O que é válido na Índia, onde a renda anual por pessoa alcança setenta dólares, é também em Boston, onde a circulação se tornou mais lenta do que na época das carruagens a cavalo. O tempo utilizado em atividades relacionadas com o transporte logicamente cresce com os gastos feitos para acelerá-lo. Uma minoria dos bostonianos pode dar-se ao luxo de viver em arranha-céus perto do trabalho e de usar a ponte aérea para dar uma volta e almoçar em Nova York. Para a maioria, aumenta a quantidade de horas de espera para gerar “transporte”.

Em qualquer lugar, a demanda de circulação cresce com a aceleração dos veículos e com maior apuro que a possibilidade de satisfazê-la. Passado certo limite, a indústria de transporte custa à sociedade mais tempo do que economiza. Com aumentos ulteriores da velocidade de certos veículos, diminui a quilometragem total viajada pelos passageiros, mas não o tempo que lhes custa manter o sistema de transportes. A utilidade marginal do aumento da velocidade, acessível apenas a um pequeno número de pessoas, ao ultrapassar um limite, traz para a maioria um aumento da inutilidade total do transporte. A maioria não apenas paga mais, mas também sofre mais danos irreparáveis.

Passada a barreira crítica de velocidade em um veículo, ninguém pode ganhar tempo sem que, obrigatoriamente, faça um outro perder. Aquele que exige um lugar no avião proclama que seu tempo vale mais que o do próximo. Em uma sociedade em que o tempo para consumir ou usar foi convertido em um bem

precioso, servir-se de um veículo, cuja velocidade exceda essa barreira crítica, equivale a aplicar uma injeção suplementar do tempo vital de outros no usuário privilegiado de veículos.

A velocidade serve para medir a dose da injeção que transforma em ganância de tempo para uns poucos a grande perda de tempo de muitos. Inevitavelmente, essa corrida dos ricos contra o tempo e a morte deixa feridos atrás de si. Apresenta problemas éticos de ordem mais universal que a diálise renal ou os transplantes de órgãos, que revoltam tantos.

Ao ultrapassar certo limite de velocidade, os veículos motorizados produzem distâncias que só eles podem reduzir. Produzem distâncias às custas de todos, portanto as reduzem unicamente em benefício de alguns. Uma estrada aberta no deserto põe a cidade ao alcance dos olhos do camponês faminto, mas certamente não ao alcance das suas mãos. A nova rota *express* amplia a extensão de Chicago, absorvendo os motorizados na direção de novos subúrbios e deixando que o centro da cidade se degenera em arrabaldes de asfalto para os outros.

O deslocamento em massa não é coisa nova. Novo é o deslocamento diário de massas de pessoas sobre distâncias que não se pode cobrir a pé. Nova é a dependência de veículos para fazer o trajeto diário de ida e volta. O uso diário da biga, do riquixá e do fiacre serviu em seu tempo para o conforto de uma ínfima minoria, que não queria sujar os pés nem se cansar, mas não para aumentar o passo do caminhante. O trânsito diário de massas aparece somente com a ferrovia. Na França, entre 1900 e 1950, a quilometragem por passageiro aumentou em quase cem vezes. A existência da ferrovia tornou possível a expansão das fábricas, criando, desde o início, uma nova forma de discriminação. Tornou possível que o diretor empregasse na fábrica pessoas residentes a uma distância maior da que se poderia cobrir a pé, criando com isso um “mercado de compra” de mão-de-obra. As ferrovias, com sua capacidade enorme de transporte, logo começaram a transformar o espaço, que se tornou ainda maior, permitindo o crescimento da urbe, do arrabalde e da fábrica.

O impacto direto das primeiras ferrovias recaiu sobre a estrutura do espaço: em seus primeiros anos o trem pôde acentuar os privilégios estabelecidos, criando a primeira classe, a qual os ricos

usavam em férias e em negócios, enquanto os pobres se viram obrigados a usar a terceira classe todos os dias. Mas a velocidade ainda não determinava as distinções. Foi no final do século XIX que as coisas mudaram. A velocidade se converteu em fator de discriminação. O trem expresso já corria três vezes mais rápido que o trem leiteiro, e seu custo era maior. Passados mais vinte anos, com a difusão do uso do automóvel, o homem da rua começou a ser seu próprio chofer. Os benefícios da velocidade, obtidos por todas as partes, constituíram a base para os privilégios reservados às novas elites.

A porcentagem de pessoas que emprega hoje um chofer é mais ou menos a mesma que de duas gerações atrás, só que hoje o salário que ele ganha é pago por empresas, ministérios e sindicatos. Mas, além de usar chofer, essa gente é a mesma que usa aviões e helicópteros, que vive em torno das artérias de transporte e trabalha em lugares próximos ao restaurante, ao barbeiro e às lojas. Muito mais do que o trem pôde fazer, os novos níveis de velocidade agrupam as zonas burocráticas favorecidas, os espaços residenciais mais atrativos e as estações turísticas de luxo dentro de uma órbita fechada, à qual as massas têm acesso, primordialmente, através da televisão. Nos países da Europa Oriental, onde o número de lugares privilegiados para aqueles que dispõem de carro é menor, sua importância relativa é, quiçá, maior.

Hoje vemos a formação de uma hierarquia de diferentes circuitos de transporte, que determinam o acesso a seus serviços de acordo com a velocidade que desenvolvem e, portanto, cada circuito define sua própria classe de usuários. Cada um desses circuitos, sendo sua velocidade superior, reduz o acesso a um menor número de pessoas, liga pontos mais distantes entre si e desvaloriza os circuitos de menor velocidade.

Diga-me a que velocidade te moves e te direi quem és. Se não podes contar mais do que com teus próprios pés para deslocarte, és um excluído, porque desde meio século atrás, o veículo se converteu em símbolo de seleção social e em condição para a participação na vida nacional. Onde quer que a indústria de transporte tenha possibilitado a seus passageiros ultrapassar uma barreira crítica de velocidade, inevitavelmente ela estabelece novos privilégios para a minoria e agonia à maioria.

Em todos os níveis, para que possa ser factível, a acumulação de poder tem que criar sua própria razão de ser. É assim que a duração dos estudos de uma pessoa torna-se a justificativa para ela consumir mais fundos públicos, para aumentar sua quantidade de viagens anuais, além dos fundos públicos já consumidos anteriormente. Onde se crê que o saber pode se capitalizar e que se pode medir o valor produtivo pelos anos de escolaridade de um indivíduo, inevitavelmente chega-se a justificar que este capitalize sua vida utilizando-a de maneira mais intensiva ao usar transportes mais velozes.

Nos países ricos, aqueles que ganham muito têm o melhor transporte e maior probabilidade de ter êxito nos estudos que justificam os demais privilégios. Mas não é necessário usar o salário ou o título acadêmico como passaporte que permita a entrada em um avião. Existem fatores de ordem ideológica que podem igualmente abrir ou fechar a porta da cabine. Embora seja certo que a LINHA JUSTA de Mao, para estender-se à China, necessite atualmente de aviões a reação, isso só pode significar a emergência de um espaço/tempo próprio dos quadros do partido, e que se diferencia do espaço/tempo no qual vivem as massas. Na China Popular a supressão dos níveis intermediários tornou mais eficaz e mais racional a concentração de poder, mas simultaneamente assinalou também que o tempo do homem que guia seu boi vale muito menos que o tempo do homem que traz idéias e se transporta em um jato. A velocidade dos veículos concentra a potência energética e o poder debaixo da bunda de alguns: é estruturalmente demagógica e elitista, independentemente das intenções de quem se propulsiona velozmente. É um fato: os cavalos de força não fazem mais do que pisotear a equidade. Além disso, fazem perder tempo.

## **A ACELERAÇÃO – DIMENSÃO TÉCNICA QUE EXPROPRIA O TEMPO**

A velocidade reduz o tempo em um duplo sentido: diminuindo o tempo que necessita o passageiro para cobrir 1.000 km e reduzindo o tempo que poderia ser empregado em outra coisa que não o deslocamento. A velocidade superior de certos veículos favorece algumas pessoas, mas a dependência geral de veículos velozes consome o tempo de todos. Quando a velocidade ultrapassa certo

limite, o tempo total destinado pela sociedade à circulação começa a aumentar.

O efeito causado pelos veículos superpotentes sobre a quantia cotidiana de tempo disponível de indivíduos e sociedades é pouco conhecido. As estatísticas nos mostram apenas o preço em dólares por quilômetro, ou a duração em horas por deslocamento. A informação sobre a quantidade de tempo no transporte é escassa. Existem poucos dados estatísticos sobre como o automóvel devora espaço, como se multiplicam os percursos necessários, como se afastam dos destinos almejados e quanto custa ao ser humano motorizado adaptar-se ao transporte e recuperar-se dele.

Nenhum estudo assinala os custos indiretos do transporte. Por exemplo, o preço que se paga por residir em uma área com circulação de fácil acesso, os gastos implicados em se proteger do barulho, da contaminação e dos perigos da circulação.

Contudo, a inexistência de uma contabilidade nacional do tempo social não deve levar-nos a crer que é impossível estabelecê-la, nem deve nos impedir de utilizar o pouco que já sabemos a respeito.

O que sabemos com certeza é que em todas as partes do mundo, na medida em que a velocidade dos veículos que cobrem os deslocamentos diários ultrapassa um ponto em torno dos 20 km/h, a escassez de tempo relacionada ao desenvolvimento do transporte geral começa a aumentar. Uma vez que a indústria alcança esse ponto crítico de concentração de watts por pessoa, o transporte faz do ser humano o fantasma que conhecemos: um desvairado que constantemente se vê obrigado a alcançar dentro das próximas doze horas uma meta que por seus próprios meios físicos torna-se inatingível. Na atualidade, as pessoas se vêem obrigadas a trabalhar boa parte do dia para pagar os deslocamentos necessários para se dirigirem ao trabalho. Numa sociedade, o tempo destinado ao transporte cresce em função da velocidade máxima dos transportes públicos. Por possuir meios de transporte público mais modernos, o Japão já ganha da América do Norte em velocidade e em tempo perdido para usufruí-la

O tempo carcomido pela circulação, o ser humano privado de sua mobilidade e submetido à dependência de rodas, a arquitetura a serviço do veículo, tudo isso é conseqüência da reorganização do mundo sujeita à aceleração prepotente. Não muda muito o fato

de a máquina ser pública ou privada. A escassez de tempo cresce inevitavelmente com o aumento da velocidade: passando do carro ao trem, que lhe fornece o mesmo serviço, o usuário trabalha duas ou três horas por dia para pagar mais impostos em vez de trabalhar para pagar seu “Ford”. Inevitavelmente aumenta a programação: em vez de ter que agregar duas horas de trabalho como chofer de seu próprio carro para ir ao trabalho diário na fábrica ou na oficina, agora tem que adaptar seu dia aos horários dos diferentes meios de transporte público. Assim como os veículos ocupam o espaço e reduzem os lugares onde as pessoas podem parar ou viver, ocupam igualmente mais horas a cada ano, além de imporem seu ritmo ao projeto de cada dia.

## O MONOPÓLIO RADICAL DO TRANSPORTE

Como indiquei anteriormente, para poder entender a disfunção que analisamos deve-se distinguir entre a circulação, o trânsito e o transporte. Por *circulação* designo todo deslocamento de pessoas. Chamo *trânsito* aos movimentos feitos com a energia muscular do ser humano, e *transporte* aos movimentos que recorrem a motores mecânicos para transladar pessoas e bagagens. Sem dúvida, desde tempos imemoriais, o animal tem estado envolvido nas buscas empreendidas pelo ser humano, sendo seu dócil veículo. Isso é coisa do passado: o aumento do número de seres humanos cada vez mais exclui o animal de carga de um mundo superpovoado, e agora os motores mecânicos engendram a forma não humana dos movimentos.

Dentro dessa perspectiva, diferenciam-se duas formas de produção da circulação. O transporte, ou seja, a forma baseada na utilização intensiva do capital, e o trânsito, forma baseada na utilização intensiva do corpo humano. O transporte é principalmente um produto da indústria, o trânsito não o é, nem pode sê-lo. Quem transita é dono de seu próprio ato. Quem usa transporte é passageiro ou usuário, ou seja, cliente de uma indústria. O transporte utilizado é um bem com valor de troca, sujeito à escassez. Submete-se ao jogo do mercado, organizado como um “jogo de soma zero”, de tal maneira que, se alguns ganham, os outros perdem. O trânsito, por

definição, possui um valor de uso, que normalmente é do transeunte. Não se vê necessariamente perpassado por algum valor de troca. A criança pode visitar a sua avó sem pagar a ninguém, mas pode, se quiser, levar uma sacola ao vizinho da senhora, cobrando pelo incômodo de levá-la. Existe penúria de trânsito unicamente quando é negada aos indivíduos a possibilidade de utilizar sua capacidade inata de se mover. Não é possível lhes privar do meio de locomoção que usam. Por isso o trânsito em si não é fácil de organizar como “jogo de soma zero”. Por sua natureza, ao melhorar o trânsito de um membro da coletividade, melhora-se a sorte do conjunto. Todo esforço para aperfeiçoar o trânsito ganha a forma de uma operação na qual, no fim, todo mundo sai ganhando. Ao contrário, toda luta para acelerar o transporte (acima de certo limite) inevitavelmente resulta em um aumento da injustiça. O transporte mais rápido para alguns indubitavelmente piora a situação dos demais.

Os paradoxos, contradições e frustrações da circulação contemporânea se devem ao monopólio exercido pela indústria de transporte sobre a circulação das pessoas. A circulação mecânica não somente tem um efeito destruidor sobre o ambiente físico, mas aprofunda as disfunções econômicas e corrói o tempo e o espaço. Além de tudo isso, inibe as pessoas de servir-se de seus pés, incapacitando a todos por igual. Em Los Angeles não existe destino para o pé: o carro ditou seu modelo à cidade.

O domínio do sistema industrial de circulação sobre o sistema pessoal se estabelece quando, e somente quando, os meios de transporte circulam a uma velocidade prepotente. É a velocidade que, ao tornar-se obrigatória, arruína o trânsito em favor do transporte motorizado. Onde quer que o exercício de privilégios e a satisfação das necessidades mais elementares andem juntos com o uso do veículo prepotente, impõe-se uma aceleração dos ritmos pessoais. A indústria possui o monopólio da circulação quando a vida cotidiana passa a depender do deslocamento motorizado.

Esse poderoso controle que exerce a indústria de transporte sobre a capacidade inata que possui todo ser humano para se mover cria uma situação de monopólio mais perturbadora que o monopólio comercial da Ford sobre o mercado de automóveis, ou o monopólio político que a indústria automobilística exerce em detrimento dos meios de transporte coletivos. Por seu caráter

dissimulado, seu entrincheiramento, seu poder para estruturar a sociedade, esse monopólio é radical: obriga a satisfazer de maneira industrial uma necessidade elementar até então satisfeita de forma pessoal. O consumo obrigatório de um bem de troca, o transporte motorizado, restringe as condições da possibilidade de gozo de um valor de uso superabundante, a capacidade inata do trânsito. A reorganização do espaço em favor do motor esvazia de poder e de sentido a capacidade inata de se mover.

A circulação nos serve aqui de exemplo para formular uma lei econômica e política geral: quando um produto excede certo limite de consumo de energia por pessoa, exerce um *monopólio radical* sobre a satisfação de uma necessidade. Esse monopólio se institui quando a sociedade se adapta aos fins daqueles que consomem uma quantidade maior de energia, e se enraíza irreversivelmente quando se começa a impor a todos a obrigação de consumir o *quantum* mínimo sem o qual a máquina não pode funcionar. O monopólio radical exercido por uma indústria sobre toda uma sociedade não é efeito da escassez de bens reservados a uma minoria de clientes, é muito mais a capacidade que tem essa indústria de converter todos em usuários.

Em toda a América Latina os sapatos são escassos. Muita gente não os usa jamais. Caminham descalços ou com sandálias, *huaraches*<sup>1</sup> ou *caites*<sup>2</sup> que eles mesmos fabricam. No entanto, nunca a falta de sapato limitou seu trânsito. Porém, umas duas gerações atrás, calçar o povo se tornou em ideal dos nacionalistas. Começaram a obrigar as pessoas a se calçar, proibindo-as de comungar, graduar-se ou fazer solicitações públicas perante um burocrata estando descalças. O poder do burocrata para definir o que é bom para o povo inevitavelmente lhe dá o poder de estabelecer novas hierarquias.

Assim como o calçado, as escolas sempre foram um bem escasso. Porém, só o fato de receber uma minoria privilegiada não faz com que a escola seja um obstáculo à aquisição do saber por parte da maioria. Foi necessário estabelecer a escola gratuita e obrigatória para que o educador, convertido em um tamis entre

1. Tipo de sandália de couro, muito comum no México. (N. T.)

2. Sandálias típicas da América hispânica, particularmente a América Central. (N. T.)

o saber e as massas, pudesse fazer do subconsumidor de seus conhecimentos um depreciado autodidata.

A indústria da construção poderia nos servir como um terceiro exemplo do que é um monopólio radical. A maioria de nós ainda sabe criar um ambiente físico e construir sua casinha. Não é a casa do rico, ou o palácio do governo o que impede que ela seja feita hoje, mas sim a lei que apresenta a casa profissionalmente construí-da como modelo, impedindo a autoconstrução moderna à maioria.

Os elementos que fazem de uma indústria que consome grande quantidade de energia um monopólio radical se tornam visíveis se tratamos de realizar os ideais que hoje regem a circulação. Imagine-mos que seja organizado um sistema de transportes para uso diário, que realmente seja *rápido, gratuito e igualmente acessível a todos*. Em um mundo hipermoderno dotado de um sistema semelhante, todos os transportes seriam pagos com fundos públicos, quer dizer, fundos arrecadados por meio de impostos. A imposição, por sua vez, não seria somente maior para aqueles que ganham mais, mas também para aqueles que vivem ou possuem negócios próximos aos terminais. Além disso, neste sistema, quem chegasse primeiro seria também o primeiro a ocupar seu lugar, sem prioridade reconhecida nem ao médico, nem a quem vai à festa, nem ao diretor. Um mundo utópico semelhante logo se mostraria um pesadelo, no qual todos seriam igualmente prisioneiros do transporte. Cada um privado do uso de seus pés, incapaz de competir com os veículos, se converteria em agente da proliferação ulterior da rede de transportes. A única alternativa que sobra se impõe por si só: insistir que a velocidade dos veículos disponíveis se reduza a um nível que permita ao ser humano competir com ela com suas próprias forças.

## O LIMITE INATINGÍVEL

Deve-se perguntar por que as pesquisas insistentemente continuam dirigidas ao desenvolvimento de transportes cada vez mais nocivos, em vez de determinar as condições ótimas de circulação. Na minha opinião, há uma razão óbvia para isso. Não podem ser identificadas as condições para uma circulação ótima sem que

seja definido de antemão que a circulação em questão deve ser a locomoção das pessoas e não dos veículos. No entanto, para poder assentar as metas de um sistema de transportes sob tal premissa, é necessário levar em consideração que as pessoas possuem uma capacidade inata de mover-se sem que para isso necessitem da ajuda de políticos e engenheiros. Mesmo que possa parecer estranho à pessoa comum, é exatamente essa mobilidade natural do ser humano que não ganha significação formal por parte das grandes equipes profissionais, que preparam a maioria dos grandes estudos sobre a reorganização da circulação necessária para os próximos dez anos.

Assentada a premissa de que o ser humano nasce com alta mobilidade, característica do seu ser e tradicionalmente satisfatória, impõe-se o problema de como salvaguardar essa mobilidade natural, apesar das medidas que venham a ser tomadas para “melhorá-la”. Uma das formas que garantem o desfrute da mobilidade natural consiste em impor um limite à indústria de transporte, limite que, em certo nível, ganhe a forma de restrição à velocidade. O obstáculo maior para a discussão racional do tema é a ordem de grandeza desse limite de velocidade.

O usuário compreende que algumas velocidades devem ser excluídas, compreende que a generalização do avião supersônico lhe impediria o descanso e o sono e, muito provavelmente, despojaria seus netos do oxigênio necessário para viver. Sem dificuldade compreende que existem velocidades máximas, mas ainda não refletiu sobre a possibilidade de velocidades ótimas. As discussões sobre velocidades que levem a uma circulação ótima lhe parecem arbitrárias ou autoritárias. Por outro lado, ao ciclista e ao muleiro a discussão parece carente de sentido. Para ambos, o que poderiam chegar a identificar como velocidade ótima de circulação é diferente do que conhecem por experiência. Uma velocidade quatro a seis vezes maior que a de um pedestre representa uma margem muito baixa para ser levada em consideração pelo usuário de transportes e é muito elevada para três quartos da humanidade que, por outro lado, se move com suas próprias forças. É aqui que se encontra o obstáculo para a politização do assunto.

As pessoas que planejam a habitação, o transporte ou a educação dos demais pertencem à classe dos usuários. A competência que reivindicam se baseia no reconhecimento que é dado ao valor do produto de seus negócios: os “milagres médicos”, a velocidade ou os certificados escolares. Sociólogos ou engenheiros podem dar conta do engarrafamento em Calcutá ou em Caracas, em termos informativos. Até sabem traçar planos para a substituição de carros por ônibus, metrô ou aerotrens. Mas inevitavelmente são pessoas que crêem poder acrescentar algo que os demais não possuem: um veículo, um plano ou um sistema. São personagens profissionalmente viciados na solução industrial de problemas criados por uma indústria. A fé deles na potência, na força da concentração de energia, os impede de tomar consciência da potência, muito superior, inerente à renúncia. O engenheiro é incapaz de conceber a renúncia à velocidade, o atraso geral da circulação, como meio de abolir o espasmo energético que atualmente entorpece os transportes. Não quer elaborar seus programas com base no postulado de proibir na cidade qualquer veículo motorizado que exceda a cadência da bicicleta.

Em seu “Land Rover”, o assessor de desenvolvimento se com-padece do peruano que leva seus porcos ao mercado. Recusa-se a reconhecer as vantagens que lhe dá o fato de ir a pé: esquece-se de que, se é certo que esse homem passará no caminho três dias inteiros do mês, a maioria dos seus familiares não precisa sair do povoado. Em contraste, cada um dos membros da família do gringo, em St. Louis, Missouri, é obrigado a passar quatro horas diárias a serviço dos transportes. Não surpreende, pois, que, como benfeitor da humanidade subdesenvolvida, empenhe-se em prover os índios da cordilheira com “privilégio” semelhante. Para o engenheiro de desenvolvimento não existe nada que seja simplesmente *bom*. Sonha com o melhor, o mais rápido, o mais dispendioso e, desse modo, acrescentando ao meio, afasta o fim.

A maioria dos peruanos e mexicanos, para não falar dos chineses, encontra-se na postura oposta. O limite crítico da velocidade está para eles muito à frente do que conhecem por experiência própria. Sim, existem vários que guardam para a vida a lembrança de alguma escapada motorizada. Recordam o dia em que, no caminhão do exército, foram transportados para uma manifestação num

largo. Em Pequim, recordam a visão do general em seu carro. Mas, mesmo nessas raras ocasiões, nas quais se movem sobre a pista a uma velocidade de 50 km/h, em uma hora não cobrem mais de 30 km. Não assimilam a experiência de ter percorrido tal distância em tão pouco tempo. Em Guerrero e em Chiapas, dois estados mexicanos, em 1970, menos de 1% da população nunca havia percorrido 15 km em menos de uma hora. As estradas vicinais sem dúvida tornam mais cômodo o deslocamento, tornam possíveis os percursos maiores, mas não os *aceleram*, passando do limite. Permitem a todos se moverem juntos, levam o camponês ao mercado sem separá-lo do seu porco e sem ocasionar a este perda de peso, mas não os fazem chegar mais do que seis vezes mais rápido do que se tivessem ido a pé.

A ordem de grandeza do ponto-limite crítico de velocidade é muito baixa para ser levada a sério pelo usuário e muito alta para despertar o interesse do camponês. Assim, ele se situa, para ambos, no ponto cego do seu campo visual. Ao camponês pareceria voar como um pássaro se pudesse se transladar de sua casa a um campo a 25 km de distância em uma hora ou menos, ao passo que o usuário esquece que a enorme maioria dos habitantes de Londres, Paris, Nova York e Tóquio gasta mais de uma hora por cada dez quilômetros que se deslocam. O fato de a velocidade crítica para a circulação estar situada em um ponto cego comum ao campo visual do usuário e do camponês é o que torna tão difícil apresentar o assunto à discussão pública. O usuário está intoxicado pelo consumo de altas doses de energia industrial, e tocar nesse ponto é como tocar numa ferida para ele, enquanto o camponês não vê razão em se proteger de algo que não conhece.

A essa dificuldade geral para politizar o tema das velocidades soma-se outro obstáculo ainda mais evidente. O usuário de transportes não é cliente unicamente das estradas. Quase sempre um homem moderno, é igualmente cliente acorrentado a outros sistemas públicos, tais como a escola, o hospital e o sindicato. Está condicionado a crer que só os especialistas podem compreender os porquês das “características técnicas” segundo as quais funcionam os sistemas: só o médico pode identificar e curar sua febre, e só o professor titulado deve ensinar o seu filho a ler. Está acostumado igualmente a confiar nos peritos, já que só eles compreendem *por que* o trem suburbano

parte às 8h15 e às 8h41, ou por que os carros têm que ficar cada vez mais complexos e dispendiosos, sem que melhore a circulação para ele. A idéia de que por um processo político se poderia encontrar uma característica técnica tão elementar como a “velocidade crítica”, sob estudo aqui, lhe parece fruto da imaginação ingênua de um ancião, de um inculto, de um luddita ou de um demagogo irresponsável. Seu respeito pelo especialista, a quem não conhece, transformou-se em submissão cega às condições estabelecidas por ele. A mistificação própria e típica do homem-cliente é o segundo obstáculo ao controle popular da circulação.

Há um terceiro obstáculo à construção da circulação: tal reconstrução por iniciativa majoritária é potencialmente um explosivo social. Se em um campo maior as massas chegarem a entender até que ponto têm sido fantoches de uma ilusão tecnológica, a mesma mutação de consciência poderia facilmente estender-se a outros campos. Se fosse possível identificar publicamente um valor natural máximo para as velocidades dos veículos, como condição para o trânsito ótimo, intervenções públicas análogas na tecno-estrutura seriam então muito mais fáceis.

A estrutura institucional geral está tão integrada, tão tensa e frágil que a partir de qualquer ponto crítico pode ocorrer um desmoronamento. Se o problema do trânsito pudesse ser resolvido por intervenção popular e sem referência aos peritos do campo do transporte, então poderia ser aplicado o mesmo tratamento às questões da educação, da saúde, do urbanismo e até mesmo das igrejas e dos partidos. Se, para todos os efeitos e sem ajuda de peritos, os limites críticos de velocidade forem determinados por assembléias representativas do povo, seriam então cortadas as próprias bases do sistema político. Sendo assim, a investigação que proponho é fundamentalmente política e subversiva.

## **SOBRE OS GRAUS DE “MOVER-SE”**

O ser humano se move com eficácia sem ajuda de nenhum implemento. Caminhando, cria sua rota. A locomoção de cada grama de seu corpo ou de sua carga, sobre cada quilômetro percorrido em dez minutos, lhe consome 0,75 caloria. Comparando-o a uma má-

quina termodinâmica, o ser humano é mais rentável que qualquer veículo motorizado, que consome pelo menos quatro vezes mais calorias no mesmo trajeto. Além disso, é mais eficiente que todos os animais de peso parecido. O tubarão e o cachorro ganham dele, mas só por pouca coisa. Com esse índice de eficiência de menos de uma caloria por grama, historicamente organizou seu sistema de circulação, preponderantemente baseado no trânsito. Explorou o mundo, criou culturas, sustentou relações comerciais e, até o ponto em que podemos saber, não gastou mais de 3,5% do tempo social para mover-se fora do seu lar ou do seu acampamento. Só alguns povos, em raros momentos da sua história, provavelmente dedicaram mais do que essa porcentagem de tempo comum para mover-se ou ocupar-se com seus veículos e motores animais, como por exemplo, os mongóis em suas guerras.

Faz um século que o ser humano inventou uma máquina que o dotou de eficiência ainda maior: a bicicleta. Tratava-se de uma novidade, inventada à base de materiais novos, impensados nos tempos do jovem Marx e combinados em uma tecnologia engenhosa.

O uso da bicicleta tornou possível que o movimento do corpo humano ultrapassasse uma última barreira. Ela lhe permite aproveitar a energia metabólica disponível e acelerar a locomoção até seu limite teórico. Em terreno plano, o ciclista é três ou quatro vezes mais veloz que o pedestre, gastando ao todo cinco vezes menos calorias por quilômetro que este. O deslocamento de um grama de seu corpo sobre essa distância não lhe consome mais do que 0,15 caloria. Com a bicicleta, o ser humano ultrapassa o rendimento possível de qualquer máquina e de qualquer animal evoluído.

Além disso, a bicicleta não ocupa muito espaço. Para que 40 mil pessoas possam cruzar uma ponte em uma hora movendo-se a 25 km/h, é preciso que ela tenha 138 metros de largura se as pessoas viajam de carro, 38 metros se viajam de ônibus e 20 metros se viajam a pé. Por outro lado, se vão de bicicleta, a ponte necessita ter apenas 10 metros de largura. Somente um sistema hipermoderno de trens rápidos, a 100 km/h e com saídas a cada 30 segundos, poderia passar essa quantidade de gente por uma ponte semelhante em igual tempo.

Há uma diferença enorme entre o espaço que ocupa o veículo potencialmente rápido e a bicicleta não apenas ao se moverem,

mas também estacionados. Onde se estaciona um carro cabem 18 bicicletas. Para sair do estacionamento de um estádio, 10 mil pessoas em bicicletas necessitam da terça parte do tempo que necessita o mesmo número que pega ônibus.

Dotado de bicicleta, o ser humano pode cobrir uma distância anual superior, dedicando a ela, ao todo, menos tempo e exigindo menos espaço para percorrê-la e muito pouco investimento de energia física que não seja parte do seu próprio ciclo vital.

Além disso, as bicicletas custam pouco. Com uma fração das horas de trabalho necessárias ao gringo para comprar seu carro, o chinês, ganhando um salário muito menor, compra sua bicicleta, que dura toda a vida, ao passo que o carro, quanto mais barato, mais rapidamente será necessário trocá-lo. O mesmo se pode dizer a respeito das estradas. Para que um maior número de cidadãos possa chegar às suas casas de carro, mais o território nacional é corroído. Inevitavelmente o carro está ligado à estrada, diferentemente da bicicleta. Onde não pode ir montado nela, o ciclista a empurra. O raio diário de trajetos aumenta para todos igualmente, sem que por isso diminua para o ciclista a intensidade do acesso. O ser humano com bicicleta se converte em dono dos seus próprios movimentos, sem estorvar o vizinho. Se existe alguém que ache que em matéria de circulação é possível conseguir algo melhor, essa é a hora de provar.

A bicicleta é uma invenção da mesma geração que criou o veículo a motor, porém as duas invenções são símbolos de avanços feitos em direções opostas pelo homem moderno. A bicicleta permite a cada um controlar o gasto da sua própria energia. O veículo a motor inevitavelmente torna os usuários rivais entre si pela energia, pelo espaço e pelo tempo. No Vietnã, um exército hiperindustrializado não pôde derrotar um povo que se desloca à velocidade da bicicleta. Isso deveria nos fazer refletir: talvez a segunda forma de emprego da técnica seja superior à primeira. Naturalmente, resta ver se os vietnamitas do Norte estão dispostos a permanecer dentro desse limite de velocidade, que é o único capaz de respeitar os próprios valores que tornaram sua vitória possível. Até este momento,<sup>1</sup> os bombardeiros americanos os privaram

---

1. Este texto foi escrito no início da década de 1970, durante a Guerra do Vietnã. (N.

de gasolina, de motores, de estradas e os obrigaram a empregar uma técnica também moderna, muito mais eficaz, eqüitativa e autônoma do que Marx poderia ter imaginado. Resta ver se agora, em nome de Marx, não se lançam a uma industrialização, quantitativamente tão superior à que Marx pôde prever, que torne impossível a aplicação dos ideais que ele formulou.

## **MOTORES DOMINANTES CONTRA MOTORES AUXILIARES**

Os seres humanos nasceram dotados de mobilidade mais ou menos igual. Essa capacidade inata de movimento advoga em favor de uma liberdade igual na escolha do seu destino. A noção de eqüidade pode servir de base para defender esse direito fundamental contra toda restrição. Dentro dessa perspectiva, pouco importa qual seja a ameaça ao livre exercício do direito de se mover e escolher seu próprio destino: a prisão, a proibição de cruzar fronteiras ou a reclusão dentro de um ambiente urbano que impeça a mobilidade inata da pessoa com a única finalidade de transformá-la em usuário. O fato de que nossos contemporâneos, em sua maioria, estejam amarrados em seus bancos por um cinto de segurança ideológico não basta para que o direito fundamental à liberdade de movimento torne-se obsoleto. A mobilidade humana é o único padrão válido para poder medir a contribuição que qualquer sistema de transporte pode trazer à circulação. Quando o trânsito se vê restringido por ele, o transporte faz a circulação declinar.

Para poder distinguir o transporte que mutila o direito de movimento daquele que o amplia, deve-se reconhecer que o veículo a motor pode entrar a circulação triplamente: quebrando seu fluxo, criando grupos isolados e hierarquizados de destino e aumentando a perda de tempo vinculada à circulação. Vimos que a chave das relações entre o transporte e a qualidade da circulação é a velocidade do veículo. Também vimos que, passado certo limite de velocidade, o transporte afeta a circulação de três modos: a entrava ao saturar de vias e carros um ambiente físico; transforma o território em uma teia de circuitos fechados e estanques; e subtrai ao indivíduo tempo e espaço de existência, convertendo-o em presa da velocidade.

O contrário também é verdadeiro: abaixo de determinado nível de velocidade, os veículos motorizados podem complementar ou melhorar o tráfego, permitindo às pessoas fazer coisas que não poderiam fazer a pé ou de bicicleta. Os motores podem ser usados para transportar o doente, o aleijado, o idoso ou simplesmente o preguiçoso.

As motocicletas podem transportar pessoas através de morros, mas só devem fazê-lo sem causar danos, isto é, se não colocam em desvantagem uma maioria que tem que subir a pé. Os trens podem estender o raio de vivência para uma maioria, mas desde que ofereçam igual oportunidade a todos de estar mais próximos uns dos outros. Um sistema de transporte bem desenvolvido, com velocidades máximas de 25 km/h, teria permitido ao policial Fix perseguir Phileas Fogg<sup>1</sup> ao redor do mundo não em oitenta dias, mas em quarenta. Porém, num sistema assim, o tempo empregado para viajar pertence de modo dominante ao viajante: mais baixa a velocidade, menor é a expropriação de tempo alheio que pratica o viajante.

A coexistência de veículos movidos apenas com a força de energia metabólica humana e de outros auxiliados por motores deve ser ponderada somente se for concedida preferência absoluta à autonomia de movimento do ser humano e se for protegida a geografia humana contra aquelas velocidades que a distorcem em geografia veicular.

Pode-se desenvolver um sistema de transporte com características ótimas para o tráfego sempre que o transporte motorizado se mantiver limitado a velocidades subsidiárias do trânsito autônomo. O limite à potência e, portanto, à velocidade dos motores por si só não protege os mais fracos contra a exploração dos ricos e poderosos. Estes sempre poderão inventar meios para viver e trabalhar em melhores localidades, viajar com muito luxo e ser carregados nos ombros de seus escravos. Porém ao fixar velocidades máximas dentro de certos limites é possível reduzir e até corrigir disparidades, por meio da combinação de meios políticos com recursos tecnológicos. Uma revolução política pode eliminar a instituição da escravidão, mas sem que se limite a velocidade não

---

1. Fix e Phileas Fogg são personagens do romance *Volta ao Mundo em Oitenta Dias*, de Júlio Verne. (N. T.)

se pode eliminar a nova exploração que o sistema de transporte impõe. Se não existem velocidades máximas determinadas, não se podem superar as disparidades, nem com a propriedade estatal dos meios de transporte, nem com a aplicação de melhores técnicas para seu controle. Uma indústria de transporte serve à produção do tráfego ótimo somente se não exerce um monopólio radical sobre a produtividade pessoal que a tecnologia moderna elevou a uma nova ordem.

## **EQUIPAMENTO INSUFICIENTE, SUPERDESENVOLVIMENTO E TECNOLOGIA MADURA**

A combinação de transportes e trânsito que constitui a circulação nos indica qual é a potência em watts *per capita* socialmente ótima e assinala a necessidade de submetê-la a limites escolhidos politicamente. Do mesmo modo, nos oferece um exemplo da convergência de metas no desenvolvimento sócio-econômico e um critério para distinguir os países que estão insuficientemente equipados dos que estão destrutivamente superindustrializados.

Um país pode ser classificado como *subequipado* quando não pode dotar cada cidadão de uma bicicleta ou prover um câmbio de cinco marchas a qualquer um que deseje pedalar carregando outra pessoa. Está subequipado se não pode prover bons caminhos para a bicicleta ou transportes públicos gratuitos para aqueles que querem viajar horas seguidas. Não existe uma razão técnica, econômica ou ecológica para que, pelo ano de 1975, se tolere semelhante atraso, conseqüência de um equipamento insuficiente. Seria um escândalo se a mobilidade natural dos seres humanos se visse, contra a sua vontade, forçada a se paralisar em um nível pré-bicicleta.

Um país pode ser classificado como *superindustrializado* quando sua vida social é dominada pela indústria do transporte, que chega a determinar seus privilégios de classe, a acentuar a escassez de tempo e a manter as pessoas mais firmemente nos trilhos traçados para elas.

Para além do subequipado e do superindustrializado está a *eficácia pós-industrial*, um mundo no qual a modalidade industrial

complementa a produção social sem monopolizá-la. Em outras palavras, existe um lugar para um mundo de maturidade tecnológica. Em termos de circulação, esse é o mundo daqueles que ampliaram seus horizontes cotidianos a 13 quilômetros, montados em sua bicicleta. Ao mesmo tempo, é marcado por uma variedade de motores subsidiários disponíveis para quando a bicicleta não for suficiente e quando um aumento do impulso não se torne um obstáculo à equidade, nem à liberdade. É também o mundo da grande viagem, onde todo lugar está aberto a qualquer pessoa, a seu arbítrio e a sua velocidade, sem pressa ou medo, por meio de veículos que cruzam as distâncias sem fraturar a terra sobre a qual o ser humano tem caminhado com seus pés por centenas de milhares de anos.

O mundo superindustrializado não admite diferenças no estilo de produção e de política. Impõe suas características técnicas às relações sociais. O mundo da maturidade industrial permite uma variedade de escolhas políticas e culturais. Essa variedade certamente diminui à medida que uma comunidade permite que a indústria cresça à custa da produção autônoma. O raciocínio sozinho não pode oferecer a medida para fixar o nível de eficácia pós-industrial e maturidade tecnológica que se ajuste a uma sociedade concreta. Apenas pode indicar, em termos dimensionais, o raio dentro do qual devem se ajustar essas características tecnológicas. Somente um processo político, dentro de uma comunidade histórica, pode decidir quando deixam de valer a pena a programação, a distorção do espaço, a escassez do tempo e a desigualdade. O raciocínio pode *identificar* a velocidade como um fator crítico do transporte, mas não pode *fixar* limites políticos factíveis.

As velocidades máximas do transporte de pessoas tornam-se operantes somente quando refletem com transparência o interesse próprio de uma comunidade política. A expressão comum desse interesse não é possível em uma sociedade na qual uma classe monopoliza não somente os transportes, mas também as comunicações, a medicina, a educação e o armamento. Não tem importância o fato de esse poder ser exercido pelos proprietários legais ou pelos gerentes entrincheirados na indústria, ou se esta última é propriedade legal dos trabalhadores. Esse poder deve ser expropriado e submetido ao juízo da pessoa comum. Sua reconquista

se inicia ao reconhecer que o conhecimento especia-lizado cega os burocratas cautelosos diante da forma evidente de dissolver a crise de energia, assim como os cegou para reconhecer a solução evidente para resolver a Guerra do Vietnã.

De onde nos encontramos agora, partem dois caminhos na direção da maturidade tecnológica. Um é o caminho da libertação da abundância, o outro é o da libertação da dependência. Ambos têm o mesmo destino: a reestruturação do espaço que oferece a cada pessoa a experiência, constantemente renovada, o conhecimento de que o centro do mundo é onde ela vive.

As pessoas que têm os pés na terra, que dominam sua morada, que exercem seu poder inato de mobilidade sabem onde está o centro da Terra. Sabem viver em uma vizinhança, conhecer seus vizinhos, parar para falar com a pessoa que encontram na esquina, passear e sentar em um banco na calçada.

O tráfego da abundância atropela e chacoalha os ricos. A *libertação dessa abundância* começa com o domínio sobre a aceleração destruidora do tempo alheio. Os velozes são empurrados de um lado a outro, são lançados de uma via rápida a outra e apenas tropeçam em outros usuários impulsionados a rumos diferentes. Vêm os rostos anônimos dos demais no cruzamento de dois circuitos. Esse é um mundo de órbitas sem centro.

A solidão da abundância acabará quando os usuários romperem com a servidão do transporte supereficiente. A libertação da abundância ocorrerá quando romperem os circuitos velozes que se estendem ao território, que agora está rodeado por esses circuitos, tomando de volta a posse da terra com seus pés.

*A libertação da dependência* começa no outro extremo. Rompe com a opressão do povoado e do vale, deixa para trás o tédio dos horizontes estreitos e sufocantes e o mal-estar de um mundo fechado em si mesmo. Expandir a vida para além do raio da tradição, sem inseminá-la com os ventos da aceleração, é uma meta que qualquer país pobre poderia alcançar em poucos anos. Contudo, é uma meta que poderão alcançar somente aqueles que rechaçam a oferta do desenvolvimento de um monopólio industrial, sobre a produção feita em nome de uma ideologia de consumo indefinido de energia.

O que agora ameaça tanto os países ricos como os países pobres é exatamente o contrário. Mais que aos xeiques árabes e às companhias petrolíferas internacionais, a crise energética recentemente “descoberta” traz vantagens às classes governantes e a seus lacaios profissionais. Em vez de identificar o mínimo de combustível necessário para a maior mobilidade pessoal, eles tratam de nos obrigar a consumir o máximo de meios de transporte que o combustível disponível pode fazer funcionar. Os engenheiros de tráfego impõem limites de 80 km/h na estrada, porque a tal velocidade a eficiência dos motores é máxima, e limites de 40 km/h nos pontos congestionados, porque assim cada quilômetro de asfalto se preenche com o número máximo de veículos. Aumentam os regulamentos e os horários, as conturbações e os privilégios para doutores, policiais e poderosos. O limite tecnocrático em favor do transporte é assim diametralmente oposto ao limite político que se deveria escolher para proteção do trânsito humano. Assim, todavia, também se torna mais evidente a contradição entre a racionalização do transporte veloz e a qualidade da circulação. Quanto mais duros, vergonhosos e evidentes se tornam os sacrifícios impostos à maioria pelos defensores do modo de produção industrial, mais provável se torna a emergência de uma consciência majoritária em favor da limitação de toda circulação a uma velocidade da ordem de 25 km/h, o que para a grande maioria implicaria mais equidade, liberdade e acesso mútuo.

A proteção da mobilidade pessoal autônoma e sem classes contra o monopólio radical da indústria é possível somente onde as pessoas se empenhem em um processo político, baseado na proteção do tráfego ótimo. Essa proteção, por sua vez, exige que se reconheçam aquelas quantias de energia dissipadas pela sociedade industrial e sobre as quais ela baseia seu próprio desenvolvimento. O consumo estrito dessas quantias pode levar aqueles que respeitarem esses limites a uma era pós-industrial tecnologicamente madura.

A libertação, que para os países pobres será barata, custará muito para os ricos, e estes não pagarão o preço a não ser que a aceleração de seu sistema de transporte triture o tráfego até paralisá-lo. Uma análise concreta do tráfego trai a verdade subjacente à *crise de energia*: o impacto da quantia de energia industrialmente

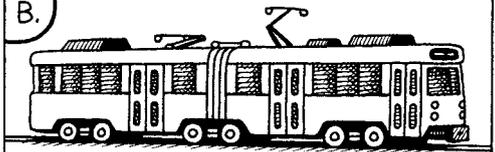
empacotada sobre o ambiente social é degradante, esgotante e escravizante. Esses efeitos se fazem sentir antes da ameaça da contaminação do ambiente físico e da extinção da raça humana. O ponto crucial em que esses efeitos podem ser revertidos não é, contudo, questão de dedução, mas sim de decisão política, que possivelmente só ocorrerá onde a voz da maioria conseguir limitar o poder e a velocidade de seus governantes.

QUAL O MEIO MAIS EFICIENTE PARA CINQUENTA  
PESSOAS CHEGAREM AO TRABALHO?

A.



B.



SINGER

© Andy Singer

# A IDEOLOGIA SOCIAL DO AUTOMÓVEL

André Gorz

O GRANDE PROBLEMA DOS CARROS é o fato de serem como castelos ou mansões à beira-mar: são bens de luxo inventados para o prazer exclusivo de uma minoria muito rica, os quais em concepção e natureza nunca foram destinados ao povo. Ao contrário do aspirador de pó, do rádio ou da bicicleta, que retêm seu valor de uso quando todos possuem um, o carro, como uma mansão à beira-mar, é somente desejável e vantajoso a partir do momento em que a massa não dispõe de um. Isso se deve ao fato de que, tanto em sua concepção quanto na sua finalidade original, o carro é um bem de luxo. E o luxo, por definição, é impossível de ser democratizado: se todos ascendem ao luxo, ninguém tira proveito dele. Ao contrário, todos logram, enganam e frustram os demais, e são logrados, enganados e frustrados por sua vez.

Isso é admitido sem questionamentos pelo senso comum no caso das mansões à beira-mar. Nenhum demagogo ousou até agora dizer que democratizar o direito às férias significa aplicar o princípio *uma mansão com praia particular para cada família*. Todos compreendem que, se cada uma das treze ou quatorze milhões de famílias existentes na França devesse dispor mesmo que apenas de dez metros da costa, seriam necessários 140.000 km de praia para que

todos tivessem sua parte! Para dar a todos sua parte, seria preciso dividir as praias em tiras tão pequenas – ou amontoar tanto as mansões – que seu valor de uso seria nulo e sua vantagem sobre um complexo hoteleiro desapareceria. Em suma, a democratização do acesso às praias admite somente uma solução: a solução coletivista. E essa solução está necessariamente em guerra com o luxo que constituem as praias particulares, privilégio que uma pequena minoria se atribui *à custa* de todos.

Ora, por que aquilo que é absolutamente óbvio no caso das praias não é geralmente visto da mesma forma no caso do transporte? Por acaso um carro também não ocupa um espaço tão escasso quanto uma mansão na praia? Não espolia os outros que usam as ruas (pedestres, ciclistas, usuários de ônibus ou bondes)? Não perde seu valor de uso quando todo mundo utiliza o seu? No entanto abundam os demagogos que afirmam que cada família tem o direito a pelo menos um carro, e que seria até mesmo encargo do “Estado” atuar de forma que todos pudessem estacionar convenientemente e viajar no feriado ou nas férias ao mesmo tempo que todos os outros a 150 km/h.

No entanto, a monstruosidade dessa demagogia salta aos olhos. Mesmo a esquerda não desdenha recorrer a ela. Por que o carro é tratado como uma vaca sagrada? Por que, ao contrário de outros bens “privados”, ele não é reconhecido como um luxo anti-social? A resposta deve ser procurada nos seguintes aspectos do automobilismo:

1. A massificação do automóvel materializou um triunfo absoluto da ideologia burguesa no que tange à prática cotidiana: ela constrói e mantém em cada um a crença ilusória de que cada indivíduo pode prevalecer e tirar vantagem *à custa de todos*. O egoísmo cruel e agressivo do motorista que, a cada minuto, assassina simbolicamente “os outros”, que aparecem para ele meramente como obstáculos materiais à sua própria velocidade – esse egoísmo marca a chegada, graças ao automobilismo cotidiano, de *um comportamento universal burguês*, e tem existido desde que dirigir um carro tornou-se lugar-comum. (“Nunca se construirá o socialismo com este tipo de gente”, um amigo alemão oriental me disse, consternado ao ver o espetáculo do tráfego parisiense.)

2. O automóvel oferece o exemplo paradoxal de um objeto de luxo que foi desvalorizado por sua própria difusão. Mas essa desvalorização prática não acarretou ainda sua desvalorização ideológica: o mito do prazer e do benefício do carro persiste, apesar de que se os transportes coletivos fossem generalizados eles demonstrariam sua esmagadora superioridade. A persistência desse mito pode ser explicada facilmente: a generalização do carro particular golpeou os transportes coletivos, alterou o urbanismo e o hábitat e transferiu ao carro certas funções que sua própria difusão tornou necessárias. Será preciso uma revolução ideológica (“cultural”) para quebrar esse círculo vicioso. Obviamente, não se deve esperar isso da classe dominante (de direita ou de esquerda).

Vejamos mais de perto esses dois pontos.

Quando foi inventado, o carro tinha a finalidade de proporcionar a alguns burgueses muito ricos um privilégio totalmente inédito: o de circular muito mais rapidamente do que todos os demais. Ninguém até então tinha sequer sonhado com isso: a velocidade de todas as charretes era essencialmente a mesma, fosse você rico ou pobre; as carruagens dos ricos não eram muito mais velozes do que as carroças dos camponeses e os trens carregavam todos à mesma velocidade (eles não possuíam velocidades diferentes até começarem a competir com o automóvel e o avião). Assim, até a virada do século, a elite não viajava a uma velocidade diferente do povo. O automóvel iria mudar tudo isso: pela primeira vez as diferenças de classe seriam estendidas à velocidade e aos meios de transporte.

Esse meio de transporte no início parecia inacessível às massas por ser tão diferente dos meios de transporte comuns: não havia nenhuma comparação entre o automóvel e os outros: a charrete, o trem, a bicicleta, ou o bonde a cavalo. Seres de exceção saíam em veículos com autopropulsão que pesavam pelo menos uma tonelada e cujos órgãos mecânicos, extremamente complicados, eram tão misteriosos quanto escondidos dos olhos. Esse foi um aspecto importante ao desenvolvimento do mito do automóvel: pela primeira vez as pessoas andavam em veículos particulares cujos mecanismos de funcionamento lhes eram completamente desconhecidos, e cuja manutenção e alimentação deviam ser confiadas a especialistas. Paradoxo do automóvel: aparentemente, ele confere

aos seus proprietários uma independência ilimitada, permitindo que se desloquem quando e onde quiserem a uma velocidade igual ou maior que a do trem. Mas, na verdade, essa autonomia aparente traz no verso uma dependência radical: ao contrário do cavaleiro, do charreteiro ou do ciclista, o motorista passaria a depender, para sua alimentação energética, assim como para o menor tipo de reparo, dos negociantes e dos especialistas em carburação, lubrificação, ignição e da troca das peças-padrão. Ao contrário de todos os proprietários anteriores de meios de locomoção, o relacionamento do motorista viria a ser aquele de *usuário* e *consumidor* – e não de *possuidor* e *dono* – com o veículo do qual, formalmente, ele era proprietário. Em outras palavras, esse veículo obriga o proprietário a consumir e usar uma gama de serviços comerciais e produtos industriais que somente podem ser fornecidos por terceiros. A autonomia aparente do proprietário de automóvel esconde sua radical dependência.

Os magnatas do petróleo foram os primeiros a perceber o ganho que poderia ser extraído da difusão em larga escala do automóvel: se o povo pudesse ser levado a circular em carros a motor, poderia vender-lhe o combustível necessário à sua propulsão. Pela primeira vez na história as pessoas passariam a depender de uma fonte mercantilizada de energia para sua locomoção. Haveria tantos clientes para a indústria de petróleo quanto houvesse motoristas – e, uma vez que haveria tantos motoristas quanto houvesse famílias, a população inteira se transformaria em cliente dos magnatas do petróleo. O sonho de todo capitalista estava a ponto de se realizar: todos iriam depender, para suas necessidades diárias, de uma mercadoria monopolizada por uma única indústria.

Tudo o que deveria ser feito era conseguir que o povo circulasse de carro. Pouca persuasão seria necessária: bastaria baixar o preço do carro através da produção em série e da linha de montagem. As pessoas se precipitariam a comprá-lo. Precipitaram-se efetivamente, sem perceber que estavam sendo conduzidas pelo nariz. De fato, o que a indústria do automóvel lhes prometeu? Pura e simplesmente isso: “De agora em diante você também terá o privilégio de se deslocar, como os senhores e burgueses, mais rápido que os demais. Na sociedade do automóvel, o privilégio da elite está a seu alcance”.

As pessoas se precipitaram sobre os carros até que, quando a classe trabalhadora começou a comprá-los também, os motoristas, frustrados, perceberam que haviam sido enganados. Foi prometido a eles um privilégio de burgueses; eles haviam se endividado para adquiri-lo, e agora viam que qualquer um alcançava o privilégio ao mesmo tempo que eles. Afinal, o que é um privilégio se todos o alcançam? É um logro monumental. Pior ainda, é o todos contra todos. É a paralisação geral criada por um engarrafamento geral. Pois, quando todos reivindicam o direito de circular na velocidade privilegiada da burguesia, tudo pára, e a velocidade do tráfego urbano cai vertiginosamente – tanto em Boston como em Paris, Roma, ou Londres – abaixo daquela do bonde a cavalo; e a velocidade média nas estradas que levam para fora da cidade, durante o fim de semana, é inferior à velocidade de um ciclista.

E não há nada que se possa fazer: tentou-se de tudo, e não se conseguiu, afinal de contas, mais do que agravar o mal. De multiplicarem as vias radiais e as vias circulares, os viadutos, as vias expressas de seis pistas e com pedágio, o resultado é sempre o mesmo: quanto mais vias a serviço, mais carros afluem e mais paralisante se torna o congestionamento do tráfego urbano. Enquanto houver cidades, o problema permanecerá sem solução: por mais larga e rápida que seja uma via de entrada, por mais alta que seja a velocidade com que andem os veículos ao entrar na cidade, ela não pode ser maior do que a velocidade média nas ruas da cidade. Enquanto a velocidade média em Paris for de 10 a 20 km/h, dependendo da hora, ninguém poderá sair das vias que afluem à cidade a mais de 10 a 20 km/h. É possível, inclusive, que a velocidade média seja inferior, uma vez que os acessos estarão saturados, e esse engarrafamento se prolongará a dezenas de quilômetros assim que se produza uma saturação nas vias de acesso.

O mesmo ocorre no interior da cidade. É impossível dirigir a mais de 20 km/h de média no emaranhado de ruas, avenidas e bulevares que atualmente caracterizam as *cidades*. A introdução de veículos mais rápidos atrapalha o tráfego urbano, causando gargalos e, por fim, uma paralisação completa.

Se o carro deve prevalecer, há ainda uma solução: suprimir as cidades, isto é, enfileirar-as por centenas de quilômetros, ao longo de avenidas enormes, fazendo delas subúrbios de estradas. Isso é o

que foi feito nos Estados Unidos. Ivan Illich resume o resultado nas seguintes cifras: “O americano típico dedica mais de 1.500 horas ao ano (que são 30 horas por semana, ou 4 horas por dia, incluindo domingos) a seu carro: esse cálculo inclui o tempo gasto atrás do volante, andando e parado, as horas de trabalho necessárias para pagá-lo e para pagar pelo combustível, pneus, pedágios, seguro, multas e impostos. Esse americano precisa de 1.500 horas para andar (ao ano) 10.000 km. Seis quilômetros por hora. Nos países desprovidos de uma indústria de transporte, as pessoas viajam exatamente nessa velocidade a pé, com a vantagem de poder ir aonde quiserem e de não estar restritas às estradas de asfalto”.<sup>1</sup>

É verdade, Illich aponta, que em países não industrializados os deslocamentos não absorvem mais de 3 a 8% do tempo social (que seguramente correspondem em média de duas a seis horas por semana). Conclusão sugerida por Illich: uma pessoa a pé anda tantos quilômetros em uma hora destinada ao transporte quanto uma pessoa motorizada, mas dedica a seus deslocamentos um tempo de cinco a dez vezes menor. Moral: quanto mais uma sociedade difunde veículos rápidos, mais tempo – a partir de um determinado ponto – as pessoas gastarão e perderão se deslocando. É mera matemática.

A razão? Acabamos de vê-la: as aglomerações humanas foram divididas em infinitos subúrbios de estradas, porque essa era a única maneira de evitar o congestionamento em centros residenciais. Mas o lado oculto dessa solução é óbvio: o resultado final é que as pessoas não podem se deslocar facilmente porque estão distantes de tudo. Para construir espaço para os carros, as distâncias foram multiplicadas: as pessoas vivem longe de seu trabalho, longe da escola, longe do supermercado – o que requer então um segundo carro para que a “dona-de-casa” possa fazer as compras e levar os filhos à escola. Passeios? Fora de questão. Amigos? Há os vizinhos... e só. No final das contas, o carro desperdiça mais tempo do que economiza e cria mais distâncias do que supera. Naturalmente, você pode ir ao trabalho a 100 por hora, mas isso porque você vive a 50 km do seu trabalho e está disposto a perder

---

1. A citação foi retirada da primeira versão francesa de “Energia e Equilidade”, de Ivan Illich. Por isso, o leitor pode perceber algumas diferenças em relação ao trecho correspondente da versão em espanhol traduzida para este livro. (N.T.)

meia hora para cobrir os últimos 10 km. Somando tudo: “Uma boa parte da jornada de trabalho é gasta para pagar os deslocamentos necessários para ir ao trabalho” (Ivan Illich).

Talvez você esteja dizendo: “Mas ao menos dessa maneira se pode escapar do inferno da cidade após o fim da jornada de trabalho”. Essa é a questão, justamente. “A cidade”, que por gerações inteiras foi objeto de entusiasmos e considerada o único lugar onde valia a pena viver, é considerada agora um “inferno”. Todos querem escapar dela para viver no campo. Por que tal mudança de atitude? Por uma única razão: o carro tornou a cidade grande inabitável. Tornou-a fedorenta, barulhenta, asfíxiante, empoeirada, congestionada, tão congestionada que ninguém quer sair mais de tardinha. Assim, uma vez que os carros assassinaram a cidade, necessitamos carros mais rápidos para fugir em auto-estradas para zonas cada vez mais distantes. Que argumento circular impecável: dê-nos mais carros de modo que possamos escapar da devastação causada pelos carros.

De um objeto de luxo e de fonte de privilégio, o carro transformou-se assim numa necessidade vital: ele é imprescindível para escapar do inferno urbano dos carros. A indústria capitalista ganhou assim o jogo: o supérfluo tornou-se necessário. Nem sequer é necessário persuadir as pessoas a quererem um carro: sua necessidade é um fato rotineiro. É certo que possam aparecer certas dúvidas quando se assiste à evasão motorizada ao longo dos eixos de fuga: entre 8h e 9h30 da manhã, entre 5h30 e 7 horas da tarde, e em fins de semana por cinco ou seis horas os meios de evasão se prolongam nas procissões de pára-choque-a-pára-choque que vão, na melhor das hipóteses, à velocidade de um ciclista e em uma nuvem densa de emanações de gasolina e chumbo. O que sobra das vantagens do carro? O que é deixado quando, inevitavelmente, a velocidade máxima nas estradas é limitada exatamente pela velocidade do veículo *mais lento*?

Após ter assassinado a cidade, o carro assassina o carro. Após ter prometido a todos uma circulação mais veloz, a indústria do automóvel nos leva ao previsível resultado de que todos têm que andar tão vagarosamente quanto o mais lento, a uma velocidade determinada pelas leis simples da dinâmica dos fluidos. Pior: inventado para permitir que seu proprietário vá aonde deseja, à velocidade e

hora que deseja, o carro acabou por se transformar no mais servil, incerto, imprevisível e incômodo de todos os veículos: mesmo se reserva uma extravagante quantidade de tempo, você nunca sabe quando os engarrafamentos o deixarão chegar lá. Você está ligado à estrada tão inexoravelmente quanto o trem a seus trilhos. Da mesma forma que o viajante de trem, você não pode parar de improviso e, como num trem, você deve ir a uma velocidade determinada pelos outros. Em suma, o carro não tem nenhuma das vantagens do trem e possui todas as suas desvantagens, além de mais algumas próprias: vibração, fadiga muscular, o perigo dos acidentes, o esforço necessário para dirigi-lo.

No entanto, você pode estar dizendo que as pessoas não tomam trem. Claro! Como poderiam?! Você já tentou alguma vez ir de Boston a Nova York de trem? Ou de Ivry a Tréport? Ou de Garches a Fontainebleau? Ou de Colombes a l'Isle-Adam?<sup>1</sup> Você tentou em um sábado ou domingo de verão? Bem, então tente e boa sorte! Você observará que o capitalismo do automóvel pensou em tudo: tão logo o carro assassinou o carro, ele fez com que as alternativas de mudança desaparecessem, tornando compulsório, deste modo, o carro. Assim, primeiramente o Estado capitalista permitiu que as conexões de trilho entre as cidades, os subúrbios e os campos circunvizinhos se deteriorassem, e em seguida as suprimiu. As únicas que foram poupadas foram as conexões intermunicipais de alta velocidade que disputam com as linhas aéreas sua clientela burguesa. O aerotrem, que poderia pôr o litoral ou os lagos de Morvan ao alcance dos parisienses domingueiros, servirá para que se ganhe quinze minutos entre Paris e Pontoise e para descarregar nos terminais algumas centenas de viajantes que os transportes urbanos não estarão em condições de receber. E a isso chamam progresso!

A verdade é que ninguém tem opção: não se é livre para ter ou não um carro uma vez que o universo dos subúrbios é projetado em função do carro – e, cada vez mais, é assim também no universo urbano. É por isso que a solução revolucionária ideal, que consistiria em suprimir o carro em favor da bicicleta, do ônibus, do bonde, e do táxi sem chofer, não é mais sequer aplicável nas

---

1. No Brasil, pense nos trens de grandes centros, como Rio de Janeiro e São Paulo, sua precária condição e deterioração. (N. E.)

idades de auto-estradas como Los Angeles, Detroit, Houston, Trappes ou mesmo Bruxelas, que são modeladas por e para o automóvel. Cidades estilhaçadas, estiradas ao longo de ruas vazias nas quais se alinham edifícios idênticos e onde a paisagem (o deserto urbano) diz: “Estas ruas são feitas para se dirigir tão rapidamente quanto possível do trabalho para casa e vice-versa. São ruas para passar, não para estar. No fim do dia de trabalho todos devem permanecer em casa, e qualquer um encontrado na rua depois do anoitecer deve ser considerado suspeito de ‘fazer o mal’”. Em algumas cidades americanas, o ato de dar uma volta a pé nas ruas à noite torna o andarilho suspeito de crime.

Então a partida está perdida? Não, mas a alternativa ao carro terá que ser global. Para que as pessoas *possam* renunciar a seus carros, não será suficiente lhes oferecer meios de transporte coletivos mais cômodos: *é preciso que possam dispensar por completo o transporte* por se sentirem em casa nos seus bairros, nas suas comunidades, nas suas cidades, construídos em escala humana, e por *terem prazer em andar do trabalho para casa* a pé ou, se preciso for, de bicicleta. Nenhum meio de transporte e evasão veloz jamais compensará a desgraça de viver numa cidade inabitável em que ninguém se sente em casa em lugar algum, ou de *passar* somente para ir trabalhar ou, ao contrário, para se isolar e dormir.

“Os usuários”, escreve Illich, “quebrarão as correntes do transporte todo-poderoso quando voltarem a amar como se fosse seu próprio território a sua ilhota de circulação e a temer ficarem demasiado distante dela muitas vezes”. Mas, a fim de amar “seu território”, ele deve antes de qualquer coisa ser *habitável*, e não *circulável*. O bairro ou a comunidade deve novamente transformar-se em um microcosmo modelado por e para todas as atividades humanas, onde as pessoas possam trabalhar, viver, relaxar, aprender, se conhecer, se comunicar, discutir e gerir conjuntamente o meio social de sua vida em comum. Tal como respondeu Marcuse quando lhe perguntaram como as pessoas gastariam seu tempo após a revolução, quando o desperdício capitalista tivesse sido eliminado: “Vamos tratar de destruir as grandes cidades e construir novas e distintas. Isso nos manterá ocupados por um tempo”.

Pode-se imaginar que essas novas cidades serão federações de comunidades (ou de bairros) cercadas por cinturões verdes

nos quais os cidadãos – e em especial crianças em idade escolar – passariam diversas horas da semana cultivando os alimentos frescos necessários à sua subsistência. Para seus deslocamentos cotidianos disporão de uma gama completa de meios de transporte adaptados a uma cidade de tamanho médio: bicicletas municipais, bondes ou ônibus elétricos e táxis elétricos sem motoristas. Para os deslocamentos mais importantes, por exemplo para ir ao campo, assim como para transporte de hóspedes, se disporá de um contingente de automóveis comunais que estariam repartidos pelas garagens dos diferentes bairros. O carro não seria mais uma necessidade. Tudo teria mudado: o mundo, a vida, as pessoas. E isso não virá por si só.

Entretanto, o que deve ser feito para se chegar lá? Sobretudo, nunca coloque isoladamente o problema do transporte. Conecte-o sempre ao problema da cidade, da divisão social do trabalho e à compartimentalização que ela introduz nas diversas dimensões da existência: um lugar para trabalhar, outro para “habitar”, um terceiro para se abastecer, um quarto para aprender, um quinto para se divertir. A maneira que o espaço é arranjado dá continuidade à desintegração das pessoas que começa com a divisão de trabalho na fábrica. Ela corta uma pessoa em rodelas, corta seu tempo, sua vida, em fatias bem separadas de modo que em cada uma você seja um consumidor passivo a mercê dos negociantes, de modo que nunca lhe ocorra que o trabalho, a cultura, a comunicação, o prazer, a satisfação das necessidades e a vida pessoal podem e deveriam ser uma e mesma coisa: a unidade de uma vida, sustentada pelo tecido social da comunidade.

*Le Sauvage*, setembro/outubro de 1973

# A IMPORTÂNCIA DO CARRO PARA A ECONOMIA MODERNA<sup>1</sup>

## CONHEÇA O INIMIGO

A MAIOR PARTE DO QUE SEGUE abaixo está rapidamente se tornando parte do conhecimento comum e não precisa de maior elaboração.

*Poluição e saúde:* A fumaça do carro está ligada a doenças respiratórias como a asma, principalmente em crianças. O carro é responsável por 90% das emissões de monóxido de carbono no Reino Unido. Também libera chumbo e benzeno, ambos gases tóxicos. Entre outros óxidos de nitrogênio, o carro produz dióxido de carbono, que é o principal causador do efeito estufa. E caso os carros não consigam o intoxicar ou destruir seu clima eles passarão por cima de você: 4.500 pessoas morrem nas ruas e estradas do Reino Unido a cada ano. Essas mortes são despolitizadas ao serem chamadas de “acidentes de trânsito” ou “problemas nas estradas”. Elas não são de fato acidentais e inevitáveis – são

---

1. Este ensaio foi retirado de *Aufheben* #3. *Aufheben* é uma publicação autonomista produzida por um grupo homônimo de Brighton, Inglaterra. O ensaio aqui apresentado é parte do artigo maior chamado *Auto-Struggle*, publicado na mesma edição da revista, em março de 1994. (N. T.)

conseqüência de um modo específico de acumulação e vida social, e, portanto contestáveis. Elas são, contudo, parte de um círculo vicioso. Preocupado com a segurança de seus filhos nas ruas movimentadas, um número cada vez maior de pais os leva de carro para a escola, contribuindo assim para aumentar o problema que eles pretendem evitar.

*Terra:* Em Londres, 25% da terra são dedicados ao carro. Cada milha de estrada para carros toma 25 acres de terra. O Departamento de Transportes prevê um aumento de 140% no número de carros até 2025, num total de 39 milhões, o que requereria uma estrada com 257 pistas entre Londres e Edimburgo para acomodá-los e uma área com o dobro do tamanho de Berkshire para estacioná-los. Além disso, a indústria de concreto destrói áreas de extração, como Mendips, Snowdonis e a região montanhosa da Escócia, na medida em que extrai 250 mil toneladas de areia e cascalho para cada milha de estrada. Tal destruição de árvores e de áreas verdes significa uma perda de riquezas públicas. A necessidade contínua de construção de mais estradas é, portanto, incompatível com nossa necessidade de zonas campestres.

*Energia:* Poderia também ser dito que, uma vez que alternativas “mais ecológicas” à gasolina fossem postas em uso, uma enorme quantidade de petróleo poderia assim ser economizada e usada para a fabricação de plásticos etc. Porém, esse argumento não significa necessariamente aceitar a tese da “crise de energia”.

## **QUEM PRECISA DE ESTRADAS?**

As estradas ameaçam os interesses de todos? Os críticos liberais da indústria rodoviária e automobilística adicionam à lista dos incômodos acima os seguintes pontos:

1. As estradas estão se tornando cada vez menos eficientes em termos de custo, e o custo do seu “aperfeiçoamento” está crescendo.
2. Assim que estradas novas são construídas e as antigas são expandidas, elas são saturadas, uma vez que o aumento do transporte rodoviário é dessa forma incen-

tivado. O congestionamento, portanto, não é diminuído e a economia paga o custo dos engarrafamentos.

3. Por fim, os críticos liberais argumentam que os capitais individuais do carro/estrada estão cortando a garganta de “todos” a longo prazo, já que “nós” não podemos continuar indefinidamente usando recursos dessa maneira.

Mas, embora os capitais individuais tendam a não operar nos termos dos interesses futuros do capital em geral, não há nenhuma razão a princípio para que um capitalismo “mais verde” não possa ser desenvolvido. (De fato, ele está sendo desenvolvido neste momento para recuperar, através dos canais de consumo, a “revolta verde”.) Então, por que o carro foi preferido diante de alternativas mais ecológicas (menos ecologicamente desastrosas talvez seja um termo melhor), como o transporte ferroviário? Seguindo o desenvolvimento da indústria automobilística – e, portanto da expansão das rodovias – poderemos, historicamente, observar uma quantidade de forças em ação.

## **O CAPITAL PRECISA DE TRANSPORTE**

Para colocar a história da expansão da indústria do carro em perspectiva, necessitamos, entretanto, apontar para as exigências gerais do capital. O Capital é uma relação que busca necessariamente se auto-expandir. É, essencialmente, a expansão ilimitada do valor (isto é, do trabalho alienado) – ele é a necessidade e o esforço para conseguir tal expansão indefinida. Ou seja, a economia deve expandir ou morrer! Sendo assim, um indicador importante usado por economistas para calibrar a saúde de uma economia é o crescimento percentual do Produto Interno Bruto.

Da perspectiva capitalista, uma maneira de criar lucro (ou criar mais-valia) mais rapidamente, e conseqüentemente apressar a expansão, é reduzir o tempo de retorno. O capitalista procura sempre uma maneira mais rápida de produzir bens e de introduzi-los no mercado.

A expansão e retornos mais rápidos requerem um transporte eficiente. A matéria-prima precisa ser levada de sua fonte (por exemplo, minas, fazendas etc.) às fábricas para serem produzidas novas mercadorias. Essas mercadorias, por sua vez, podem precisar de transporte para outras fábricas para que seus valores de uso e de troca sejam modificados antes que cheguem ao varejo. E são transportadas finalmente às lojas, a fim de realizarem seus valores no domínio do consumo.

A necessidade de um programa de construção de estradas é a necessidade de um poder externo. As estradas não são, por natureza, simples meios para transportar mercadorias. O capital necessita de mais estradas simplesmente porque a indústria automobilística representa ainda um *locus*-chave para sua expansão.

À medida que a indústria automobilística cresceu para servir às necessidades de capitais individuais, ela desenvolveu necessidades e desejos novos e próprios – desejos que sugam, como um vampiro, a energia de seu hospedeiro, o proletariado – e que levaram a indústria automobilística a uma posição central, por seu próprio mérito, nas economias desenvolvidas. Mas como ela pôde fazer isso?

## AS ESTRADAS DE FERRO E A ASCENSÃO DO CAPITALISMO INDUSTRIAL

Cem anos atrás, o modo capitalista dominante de transporte por terra não eram as rodovias, mas as estradas de ferro. As ferrovias eram os tendões de ferro que desenhavam em torno de si o capitalismo industrial. Naturalmente, a difusão de estradas de ferro através do globo era então sinônimo da difusão do capitalismo industrial.

Fornecendo o transporte rápido e eficiente de pessoas e mercadorias por vastas distâncias, as estradas de ferro tinham tornado possível a concentração da produção em fábricas centradas em grandes cidades industriais. Visto que antes a produção era dispersa em indústrias tradicionalmente baseadas no campo e vendida, na maior parte, em mercados locais, as ferrovias tornaram possível concentrar e reorganizar totalmente a produção em grandes fábricas que poderiam suprir os mercados nacional e mundial. Desse modo, facilitaram a destruição das habilidades dos antigos ofícios, que haviam permitido que os trabalhadores tivessem um grande grau

de controle sobre seus trabalhos, servindo assim para impor a subordinação real do trabalho ao capital.

Com os trabalhadores concentrados nas fábricas sob a organização e a supervisão diretas do capitalista e de seus capatazes, as estradas de ferro forneceram os meios para a futura subordinação do trabalhador ao capital, que veio com a mecanização da produção da fábrica. A mecanização da produção requisitou grandes quantidades de aço para a construção e manutenção das máquinas, e quantidades ainda maiores de carvão para fazê-las funcionar. Foram as ferrovias, que são tão perfeitas para transportar rapidamente grandes quantidades de materiais através de grandes distâncias, que forneceram os meios vitais de transporte sem os quais a mecanização da produção seria impossível.

Contudo, as estradas de ferro não apenas tornaram o capitalismo industrial possível, elas representaram aquilo que foi o capitalismo industrial nos seus primórdios. A regularidade mecânica da máquina, que reduziu os movimentos do trabalhador aos seus próprios ritmos na fábrica, se reproduzia na regularidade pontual dos quadros de horários da ferrovia que confinaram o movimento das pessoas à disciplina dos tempos precisos de partida. As estradas de ferro, acima de tudo, eram a mecanização do transporte.

Facilitando o desenvolvimento e a concentração do capitalismo industrial, por volta do fim do século XIX, as estradas de ferro passaram a compor, ao lado do ferro, do aço e do carvão, um dos pilares centrais do capitalismo monopolista. Mas, com a virada do século, essa era do capitalismo entrou em um período de grave crise, cuja resolução testemunhou o declínio das ferrovias e a ascensão da indústria automobilística como um *locus* central da acumulação de capital.

## **A CRISE DO CAPITALISMO MONOPOLISTA E O DECLÍNIO DAS ESTRADAS DE FERRO**

O desenvolvimento do sistema de fábrica e o crescimento de grandes cidades industriais trouxeram com eles a emergência do proletariado industrial urbano em oposição ao capitalismo. Mas o capital não foi confrontado simplesmente pelo abrupto

número da classe trabalhadora que estava agora concentrado na fábrica e na cidade, mas também pelo seu crescente poder dentro da produção. Embora as habilidades dos antigos ofícios, que tinham dado ao artesão tradicional o controle sobre seu trabalho, tivessem sido varridas pela industrialização, muitos trabalhadores industriais tinham se tornado capazes de definir, desenvolver e preservar novas habilidades industriais que eram vitais ao processo de produção industrial. Tais habilidades eram evidentes nas estradas de ferro como em qualquer outra indústria. A direção não poderia pretender compreender as complexidades e as idiossincrasias de dirigir e fazer funcionar um motor a vapor mais do que poderia pretender ter o ouvido finamente apurado do *wheeltapper*.<sup>1</sup>

Em resposta à crescente força da classe trabalhadora, a burguesia seguiu a política do dividir e conquistar. Enquanto tentavam reprimir as demandas da massa de trabalhadores desqualificados, concediam aos trabalhadores qualificados salários mais elevados, ao mesmo tempo que seu controle limitado sobre a produção veio a ser tolerado. Para pagar por tais concessões, o capital também teve que cortar os custos das matérias-primas, aumentando a exploração das colônias ou explorando suas posições monopolistas para elevar os preços às custas dos setores não monopolistas e pré-capitalistas da economia.

Na maioria das indústrias os preços monopolistas somente podiam ser obtidos restringindo a produção doméstica e, assim, limitando severamente o espaço para a acumulação de capital doméstico. Conseqüentemente, esse excesso de mercadorias e capital levou capitais de base nacional a encontrar mercados estrangeiros. Com a pressão de exportar capital e mercadorias, e a necessidade de assegurar matérias-primas baratas para cortar custos de produção, a competição internacional e as rivalidades imperialistas se intensificaram.

Na primeira década do século XX, essa intensificação da competição internacional, junto com a crescente força e militância da classe trabalhadora desqualificada, acabou forçando os capitalistas a começar a reconsiderar seu acordo com os

---

1. Funcionário encarregado de inspecionar as rodas dos trens para saber se estavam quebradas. Utilizava um martelo para bater nas rodas, e pelo som emitido pela pancada sabia dizer se a roda estava quebrada ou não. (N. T.)

trabalhadores qualificados. Entretanto, as tentativas de cortar os salários dos trabalhadores qualificados e de lutar para retomar o controle sobre o processo de produção através da introdução do taylorismo (isto é, a gerência científica através do estudo do tempo e do movimento etc.) serviram somente para aumentar a militância dos trabalhadores qualificados, que, então em números crescentes, começaram a se reunir em torno das bandeiras do sindicalismo revolucionário sob o slogan “pelo controle da produção pelos trabalhadores!”.

Com a intensificação mútua da competição internacional e do conflito de classe, o capitalismo enfrentou uma severa crise que ameaçou sua própria existência. A questão do dia tinha se transformado em: guerra ou revolução!

Em 1914, a guerra eclodiu e envolveu os países que constituíam o coração capitalista da Europa. Três anos mais tarde, depois de milhões de mortos nas trincheiras, a revolução eclodiu na Rússia, o que então deu impulso a uma onda de movimentos revolucionários no continente europeu. Após diversos anos de lutas amargas e intensas, os movimentos de trabalhadores revolucionários na Europa foram derrotados e destruídos um por um pela social-democracia, pelo fascismo e pelo stalinismo. Contudo, apesar de tais derrotas, foi só a partir de 1945, após outra guerra mundial sangrenta, que o capitalismo pôde resolver a crise do capitalismo monopolista e estabelecer a base de uma nova era de acumulação centrada em torno do que se tornou conhecido como o acordo pós-guerra.

## **O ACORDO PÓS-GUERRA E A ASCENSÃO DO CARRO**

Com o compromisso de classe do acordo pós-guerra, estabelecido de variadas formas em todas as nações capitalistas avançadas, a classe trabalhadora, de fato, abandonou todas as esperanças no fim do capitalismo e renunciou a boa parte de seu controle da produção existente. Em troca, foi oferecida à classe trabalhadora o Estado de Bem-Estar Social (*Welfare State*), a promessa do pleno emprego estável e de padrões de vida crescentes.

Contudo, o acordo pós-guerra, e com ele o crescimento pós-guerra, foi possível somente à base de uma estratégia e uma modalidade nova de acumulação – o fordismo. O fordismo era baseado na linha de produção em massa de bens de consumo padronizados, tornada possível pela substituição do trabalhador qualificado por trabalhadores semiquualificados na linha de montagem, o que então permitiu o controle detalhado da gerência sobre o processo de trabalho. Com um controle tão minucioso, a produção em série abriu um grande potencial para a aplicação e o aperfeiçoamento da “gestão científica” e da automatização, que juntas abriram caminho para um enorme crescimento na produtividade do trabalho.

Essa oportunidade para ampliar a produtividade do trabalho significou que, dentro dos limites do aumento da produtividade, tanto salários como lucros poderiam aumentar ao mesmo tempo. Com salários aumentando, e com a relativa segurança de emprego oferecida pelos métodos de produção fordista, o fordismo podia então fornecer a base para o consumo em massa, que era uma condição necessária para sua própria reprodução. A produção em massa de bens de consumo duráveis criou a demanda efetiva para tais bens de consumo ao gerar uma classe trabalhadora relativamente próspera.

A análise do fordismo e de instituições como os acordos coletivos e o gerenciamento keynesiano da demanda, que surgiram para assegurar que a demanda de consumo em massa pudesse combinar com a expansão da produção em massa, foi tratada com maior detalhe em outros escritos. Nosso interesse principal aqui é frisar a centralidade da indústria automobilística para o fordismo.

O fordismo, como seu nome indica, foi posto em prática pela primeira vez pela companhia automobilística Ford nos anos 1920, e outras experiências foram feitas na Alemanha nazista com o desenvolvimento do Volkswagen (o carro do povo) e com a construção das Autobahns (estradas de alta velocidade) na Alemanha nos anos 1930. Como tal, a indústria automobilística transformou-se no modelo para um grande número de bens de consumo duráveis que se seguiram a ela, como aspiradores de pó, máquinas de lavar, aparelhos de som etc.

Mas o carro não era meramente o primeiro na fila de bens de consumo duráveis a serem produzidos por métodos de produção fordista, ele foi também o principal. Após a casa, o carro transformou-se na maior aquisição de um consumidor comum, sendo equivalente a vários meses de salários. Além disso, a produção de um carro envolve uma grande gama de indústrias que vai desde a borracha, passando pelo aço, plástico, material elétrico, petróleo, junto com indústrias de apoio como as empreiteiras, a indústria da publicidade e financeira. O amplo espectro dessas ligações econômicas significou que grandes e diversas partes da economia moderna se tornaram dependentes da produção de carro a tal ponto que a sua produção se transformou em um indicador econômico importante por seu próprio mérito. Como foi dito, “quando a General Motors espirra a América fica resfriada!”.

Mas não foi simplesmente no nível econômico que o carro, como o grande exemplar da produção fordista, serviu para sustentar o acordo pós-guerra e a trégua parcial na luta de classes. O carro desempenhou um papel proeminente ao alterar a vida e as concepções da classe trabalhadora, mudanças essas que serviram para consolidar as condições sociais e ideológicas do compromisso de classe estabelecido dentro do acordo pós-guerra.

A reconstrução das cidades bombardeadas da Europa no pós-guerra apareceu como uma oportunidade para os planejadores do Estado capitalista dissolverem as antigas comunidades da classe trabalhadora, realocando-as em novos blocos de edifícios, em cidades novas e em “cidades-jardins”, e nas áreas suburbanas de classe média que tinham crescido no período “entre-guerras”. Essa retirada da classe trabalhadora do local de produção foi possível, a princípio, pelo desenvolvimento do transporte público, mas seu desenvolvimento posterior foi consolidado pelo crescimento da posse de carros.

Esse remanejamento da classe trabalhadora, que foi tornado cada vez mais factível pela difusão do carro, era sob várias perspectivas um grande avanço para muitos que podiam assim escapar de suas antigas favelas e comunidades claustrofóbicas e ter uma casa moderna com banheiros internos etc. Mas tratava-se de um ganho que tinha seu custo. Com a ruptura das antigas comunidades veio a ruptura da antiga solidariedade da classe trabalhadora, que foi substituída pelo individualismo isolado dos novos e estereis lares.

Os vizinhos agora nunca são vistos, já que passam apressados em automóveis e, como os bairros se tornam mais perigosos e desagradáveis devido ao tráfego crescente, cada vez mais pessoas passam a se refugiar no conforto de suas casas.

Desse modo, o carro transformou-se numa bolha, um ambiente selado, um escudo contra a linha de piquete, levando a relações mais distantes de uma maneira que o transporte público não o poderia fazer. Para as empresas, o transporte motorizado transformou-se num mecanismo ideal para furar greves. A potencial militância dos trabalhadores ferroviários, que poderiam se juntar e organizar paralisações coordenadas em estações e em depósitos, impedindo assim que vastas quantidades de mercadorias e de matérias-primas fossem deslocadas, poderia ser contornada com uma frota de motoristas de caminhão com contratos individuais. O caminhão tornou-se quase sinônimo de fura-greves, particularmente desde o papel da TNT na disputa da News International.<sup>1</sup>

Assim, embora a classe trabalhadora esteja ainda concentrada em áreas urbanas, essa ameaça ao capitalismo é minimizada com a manutenção da classe trabalhadora na forma de cidadãos consumidores isolados em suas pequenas caixas de metal, movendo-se continuamente uma atrás da outra no incessante movimento do tráfego.

## **O CARRO E A LIBERDADE BURGUESA**

Crossland, o grande político trabalhista dos anos 1950, que viu no acordo pós-guerra o advento do socialismo, disse uma vez: “Por trás de um voto, um homem: de um homem, um carro!”. Claramente, para os ideólogos do pós-guerra, de Crossland a Thatcher, o carro é a epítome da liberdade e da democracia, e nós certamente concordaríamos!

---

1. Em 1986 os funcionários da News International, empresa de Rudolph Murdoch, proprietária de diversos jornais ingleses, entraram em greve na Inglaterra. Para conseguir que seus jornais fossem distribuídos, a News International contratou a empresa de transporte TNT, cujos motoristas não sindicalizados acabaram jogando por terra o apoio e a solidariedade à greve do tradicionalmente militante sindicato dos ferroviários. (N. T.)

Para o indivíduo, a posse do carro oferece um salto para a liberdade e a oportunidade. A liberdade para ir aonde e quando quiser. Uma liberdade impensável para as pessoas das primeiras gerações da classe trabalhadora. Certamente, para o homem, aprender a dirigir é a principal ruptura com as restrições sufocantes da família e o primeiro passo para chegar à idade adulta.

Contudo, esse aumento da liberdade individual serve para reduzir a liberdade de todos os demais. Outros motoristas de carro passam a enfrentar muito mais congestionamentos e atrasos. Os pedestres, especialmente senhoras e crianças, acabam ficando mais limitados pelo medo de morrer ou de ferir-se gravemente por um carro, enquanto as pessoas sofrem com mais barulho do tráfego e muito mais poluição.

A liberdade de movimento oferecida pelo carro torna-se cada vez mais uma liberdade formal, uma representação da liberdade, assim como todos os lugares se tornam os mesmos tão logo sejam asfaltados e poluídos para se tornarem caminhos para o carro. À medida que o carro se torna a norma, a sua própria liberdade transforma-se numa necessidade, uma vez que atos mundanos, como fazer compras, tornam-se impossíveis sem acesso a um carro. Já é o caso em Los Angeles e está se aproximando rapidamente de ser a realidade na Grã-Bretanha, com o crescimento de megalojas fora da cidade.

Por delinear-nos como cidadãos consumidores, a liberdade do carro, como todas as liberdades burguesas, nos joga em uma guerra de todos contra todos, em que os outros motoristas aparecem meramente como obstáculos e limitações ao nosso próprio direito inalienável de movimento. Esse direito inalienável de movimento, conseqüentemente, implica o dever de obedecer ao código rodoviário e às leis de trânsito, que, por sua vez, são reforçados e garantidos pelo Estado. Policiando as estradas e se comprometendo a continuamente fornecer mais espaço para elas, o Estado assegura a liberdade burguesa de movimento.

Contudo, como o volume de tráfego cresce a uma taxa mais rápida do que a construção de estradas, o carro não tem aonde ir (exceto para levar o seu proprietário ao trabalho), mas tem algo importante a dizer. O carro há muito tempo tem se tornado menos um meio de transporte e cada vez mais um meio de identidade.

Reduzindo a possibilidade de uma comunicação direta, o carro deve dizer o que somos por nós. Quer sejamos um ascendente social ou um ecologista consciente, o carro diz tudo.

Apesar da ofensiva da classe trabalhadora dos anos 1960 e 1970, que levou o modo fordista de acumulação à crise e forçou uma maior reestruturação do capital, a contínua centralidade do carro não foi afetada. Certamente, a luta associada das mulheres e da juventude contra a antiga estrutura da família patriarcal, que encontrou sua expressão material moderna no carro dirigido pelo pai de família, com projeto incluindo esposa e dois filhos, foi há muito tempo recuperada no direcionamento da venda de carros às mulheres e aos jovens (e aos que querem ser jovens).

Assim o carro tornou-se não somente central à acumulação de capital nos últimos cinqüenta anos, mas também um meio vital de consolidação do compromisso de classe que tornou tal acumulação possível. A promessa de liberdade física e de mobilidade oferecida pelo carro levou à desmobilização política da classe trabalhadora.

## **DESENVOLVENDO MERCADOS EUROPEUS**

As infra-estruturas devem ser melhoradas e atualizadas de acordo com as fontes de matérias-primas e novos mercados. A União Européia (UE), por exemplo, é um mercado interno, uma tentativa de integrar capitais nacionais europeus e capitais individuais de seus países para maximizar a realização da mais-valia através da estabilização das relações de mercado. A UE tem traçado planos para uma maciça atualização de inúmeros sistemas rodoviários estratégicos na Europa como parte de uma “Rede Transeuropéia de Estradas”, uma infra-estrutura para servir às necessidades do capital europeu como um todo, permitindo uma eficiência maior no transporte de mercadorias. Os planos para estradas britânicas são centrados em torno das auto-estradas que servem ao túnel do Canal da Mancha (por exemplo, estrada de Folkestone a Honiton, a M25 e a todas as estradas que saem dela) e às ligações entre as saídas a leste de Harwich e o lado ocidental do país. Os ministros dos transportes falam de elementos isolados dessas estradas (por

exemplo, a A27, a A35 etc., na rota de Folkestone-Honiton), cada uma sendo “melhorada” independentemente, mas de fato elas estão sendo maciçamente atualizadas e ampliadas de modo a acomodar (e incentivar) caminhões de frete. Além desses planos públicos, há esquemas que têm evoluído “organicamente” com o crescimento das estradas secundárias. Agora muitas estradas secundárias novas estão para serem ligadas para formar auto-estradas. O alargamento da M42, da M6 e da M1 é parte desse processo.

A crescente integração dos mercados da Europa Oriental (Rússia, Polônia etc.) no mercado mundial, representa futuras necessidades, expandidas pelo capital, de construção de estradas. As matérias-primas e os produtos finais precisam agora viajar regularmente por toda Europa, daí o plano da UE de integrar numa malha rodoviária todo o caminho de Cork a Moscou.

## JUST-IN-TIME

Mesmo sem os esforços de planejamento da UE, os capitais individuais na forma de fábricas, varejistas e empresas de transporte rodoviário estão cada vez mais exigindo e ocupando espaço nas estradas. Uma tendência que tem ganhado peso nessa escalada de necessidade de espaço para estradas e caminhões é o uso por empresas do sistema *just-in-time*. O sistema *just-in-time* começou como uma estratégia de produção que visava economizar tempo e espaço na empresa a partir de uma comunicação eficiente no processo de produção, para assegurar que apenas o que era requerido imediatamente fosse produzido, economizando desse modo espaço de armazenagem/estoque. Uma empresa que usa tal sistema tenta, conseqüentemente, economizar dinheiro reduzindo os trabalhadores na armazenagem, gerentes, almoxarifes etc. O sistema *just-in-time* diminui o tempo de retorno por reduzir o tempo da produção ao tempo gasto realmente na própria valorização – eliminando o capital produtivo latente (isto é, potencial) e o trabalho improdutivo.

Sua “economia”, sua redução de “custos”, significa a intensificação e racionalização do nosso trabalho. O *just-in-time* é essencialmente

um método para impor disciplina aos trabalhadores através da vigilância e da internalização das regras e necessidades do regime.

As fábricas que usam esse sistema recebem várias pequenas entregas por dia (em vez de uma única entrega maior) de seus fornecedores. Muitos deles, por sua vez, também adotam esse sistema. Isso significa usar a própria estrada em vez de um armazém! O que eles economizam em custos de armazenamento, nós pagamos em termos da perda da qualidade do meio ambiente e do ar!

Pior ainda, desde o advento do código de barra, a tecnologia das comunicações permitiu que o sistema *just-in-time* fosse estendido aos varejistas. Cada vez mais as grandes lojas estão se mudando para enormes espaços fora das cidades e usando menos espaço local para armazenagem. Elas usam *scanners* de códigos de barra nos caixas para verificar quais artigos estão saindo de modo a tê-los entregues constantemente pelos fabricantes e pelos seus próprios armazéns em outros locais. Essas lojas fora dos centros urbanos escolhem áreas verdes próximas das rodovias principais, às quais acrescentam estradas de serviço. Ou, se não puderem encontrar um local grande o bastante fora da cidade e perto de uma estrada principal, oferecem dinheiro à administração pública local para a construção de um “desvio”, que será então usado por seus caminhões. É o que está acontecendo, por exemplo, na cidade de Yeovil, Inglaterra, com uma proposta de megaloja da Sainsbury.

A indústria automobilística continua sendo um indicador-chave na economia mundial. O nexos das indústrias que dependem do carro para sua contínua expansão aponta para sua posição crucial. O aumento maciço de carros requisitou um crescimento maciço das estradas. Na Grã-Bretanha e nos EUA, a baixa quantidade de ferrovias nos diz que as rodovias são, em muitos casos, a artéria essencial para a criação de virtualmente todas as mercadorias e para realização de seu valor no mercado. Dado tudo isso, como os carros e as estradas podem ser neutros? São formas de tecnologia, e nenhuma tecnologia é desenvolvida fora da luta de classes. Elas representam uma definição particular de progresso, e todas as definições de progresso dependem de quem tem o poder de decidir o que é bom e o que é necessário.

## A NATUREZA DAS LUTAS ATUAIS: A FÁBRICA E O QUE ESTÁ ALÉM

A trégua provisória do acordo pós-guerra foi abruptamente renegociada no final dos anos 1960, em um processo que ainda está em andamento. Mas as rachaduras já apareciam muito antes, à medida que a força da classe trabalhadora forçou o capital a desenvolver novos modos de acumulação, que, por sua vez, geraram novos sujeitos sociais com novas formas de resistência. A intensificação do processo de trabalho e a institucionalização da luta na forma de acordos coletivos geraram, nos anos 60, a tendência de se recusar o próprio trabalho, principalmente na Itália, onde as fábricas automotoras de Turim eram um local central de luta no “Outono quente” de 1969. A contínua eliminação de poderosos setores de trabalho qualificado e essa nova recusa ao trabalho no seio do proletariado assinalaram o fim da posição privilegiada do próprio local de trabalho na luta de classes.

### *Novos sujeitos sociais*

Na fábrica, o capital respondeu com o neofordismo. Foi uma tentativa de tornar o trabalho menos mecânico e monótono. Adicionando flexibilidade, variedade e um rosto humano à alienação, ele objetivava fazer com que os trabalhadores internalizassem a relação capitalista na forma da autogestão e da autodisciplina (por exemplo, os grupos de trabalho semi-autônomos da Volvo), e visava assim manter a lucratividade, eliminando a falta de motivação dos trabalhadores. O neofordismo chegou aos locais de trabalho na Grã-Bretanha nos anos 1980, e ainda é contestado hoje em dia. Outras tendências paralelas já estavam se desenvolvendo. Desde a década de 1970, o capital vem tentando reestruturar as relações sociais, tornando a fábrica “difusa”. Trata-se de uma tentativa de neutralizar a massa trabalhadora e a antagônica recusa ao trabalho produzida pelo fordismo. O capital, portanto, vem tentando considerar o trabalho social como um todo. Ao mesmo tempo, o antagonismo de classe já era recomposto em um nível mais elevado, e lutas para além do local de trabalho direto ganhavam importância.

O campo de batalha da fábrica difusa evoluiu e mudou, com a elaboração do ataque e da defesa da batalha social. Métodos originais foram encontrados para utilizar aspectos das “vitórias” do capital contra a própria relação capitalista. O carro aparece em muitas dessas lutas, não somente como parte de uma esteira de transporte (valor de troca, fatia de um acordo), mas também como valor de uso voltado contra o próprio capital. Passou a ser identificado como o onipresente símbolo da identidade democrática moderna. Essa própria onipresença do carro, especialmente dos de luxo, tanto como representação quanto como encarnação de valor, o torna um popular alvo de ataque – como nos protestos contra os impostos em 1990, por exemplo. De qualquer modo, o próprio carro também pode ser o veículo (trocadilho intencional) da negação das práticas democráticas modernas de propriedade privada, representação, dinheiro e trabalho. Carros foram usados efetivamente na revolta de Los Angeles, em 1992, para pilhar e atacar propriedades, por exemplo. Do mesmo modo, os distúrbios de 1991 giraram em torno da tentativa da polícia de acabar com a onda de *joyriding*<sup>1</sup> e *ram-raiding*,<sup>2</sup> atividades que eram, em muitos casos, populares nas suas comunidades locais tanto como forma de entretenimento (assistir assim como fazer) quanto como métodos alternativos para arranjar meios de subsistência.

Da mesma forma, o florescente movimento antiestradas é mais uma expressão do antagonismo de classe e, portanto, um ataque ao capital. Ações antiestradas (ocupações de terra, desmantelamento de máquinas, tomar tempo e dinheiro de empresas de construção etc.) são ataques diretos à pretensão de expansão de uma indústria capitalista fundamental.

Pode-se objetar a essa afirmação que muitas, se não a maioria, das pessoas envolvidas nas muitas ações antiestradas que têm ocorrido nos últimos dois ou três anos, não vêem necessariamente suas ações em termos anticapitalistas, não possuem teorias socialistas ou comunistas, e que este seria o caso, uma vez que elas possuem uma identidade convergente de luta somente na esfera cultural (isto é, do consumo e da política) – não estão diretamente ligadas

---

1 *Joyriding* é uma expressão em inglês utilizada para designar passeios de carro em alta velocidade ou sem permissão do dono do carro por pura diversão. (N. T.)

2. Roubo de loja entrando pela vitrine ou pela porta com um carro roubado. (N. T.)

aos meios de produção (os verdadeiros “instrumentos de poder”), e em sua composição são completamente heterogêneas (campanhas antiestradas são muitas vezes formadas por estranhas alianças de tipos respeitáveis de classe média e ecoguerreiros ineptos). Elas não seriam, portanto, uma verdadeira força de classe, um agente potencial de transformação radical por si só.

Divaguemos por um momento de modo a examinar tais afirmações, usando nossa análise da luta de classes desde a Segunda Guerra Mundial desenvolvida anteriormente.

## **CONTRA O OBREIRISMO E AS CIÊNCIAS SOCIAIS**

### *Obreirismo*

A afirmação de que o movimento antiestradas, embora seja uma luta contra alguns dos efeitos mais detestáveis do capitalismo, não pode em si mesmo ser um ataque ao capital é um argumento associado ao leninismo. Os leninistas gostariam de nos fazer acreditar que as ações antiestradas somente têm valor na medida em que as pessoas envolvidas nelas possam entender (através da sua derrota ou da propaganda do partido) que a construção do partido é a única solução para os seus problemas. Eles querem que acreditemos, em outras palavras, que as nossas próprias lutas, necessidades e a opressão não são, por si só, parte de uma luta de classe, e que só podemos nos inserir na luta de classes construindo um partido abstrato em preparação para a luta “real”. As necessidades do partido são, portanto, privilegiadas em relação às nossas necessidades.

O argumento leninista baseia-se em um entendimento ultrapassado do proletariado. Como indicamos há pouco, o fim de poderosos setores qualificados da classe trabalhadora e a extensão da fábrica a todos os aspectos da sociedade significam que o privilégio ontológico da classe trabalhadora industrial não é mais sustentável. Certamente, durante o período da Segunda Internacional, a estratégia revolucionária girava em torno da força de certos setores de trabalhadores industriais qualificados, que, por causa das suas habilidades e visões, estavam em posição de realizar uma

mudança simplesmente tomando os meios de produção existentes. Mas agora, cada vez mais, todo lugar é a fábrica, todo lugar é o campo de batalha: da universidade ao seguro-desemprego, da rua ao escritório. Em todas essas áreas o capital tem que impor controle a fim de assegurar a (re)produção da força de trabalho. Cada uma dessas áreas é, portanto, capaz de ser uma arena de luta, com o potencial e a necessidade de ser um momento intrinsecamente relevante da transformação total. Justamente por isso, na análise da importância do atual movimento antiestradas, não é suficiente olhar a origem de classe das pessoas (as “estranhas alianças” mencionadas anteriormente). É também necessário olhar o que as pessoas estão de fato *fazendo* e os *efeitos* de suas ações.

E, de qualquer modo, por que deveríamos querer tomar os meios de produção existentes? Eles não são neutros: foram desenvolvidos para nos oprimir – é essa a função das práticas taylorista/fordista/*just-in-time*. Apropriar-se desses “instrumentos de poder” significa simplesmente introduzir um outro arranjo ao capitalismo. Não é coincidência que idéias de cunho luddita sejam atualmente comuns entre seções militantes do jovem proletariado. Hoje em dia, o capitalismo é um sistema mundial, sempre tentando segmentar nossa atividade cada vez mais minuciosamente, e ações em quaisquer setores para romper a relação capitalista são igualmente valiosas.

O proletariado não são “os trabalhadores”: é o anverso do capital. E o comunismo não é um ideal ou programa: é o movimento que traz essa negação da relação capitalista.

### *As ciências sociais*

Um argumento comparável contra a importância de lutas como a do movimento antiestradas vem de uma área das ciências sociais que se tornou uma indústria em crescimento desde o final dos anos 1960 – o estudo dos movimentos sociais.

As perspectivas weberianas e pós-modernas levam a conclusões notavelmente similares quanto a isso. Mas esse fato não é uma surpresa, dadas suas origens comuns na tentativa do meio acadêmico liberal de recuperar a teoria revolucionária. Esses discursos sobre os “novos movimentos sociais” – antinuclear, gay, ecologista,

negro, feminista etc. – argumentam contra a validade da análise de classe por aceitarem a definição leninista de luta de classes e, conseqüentemente, “descobrirem” que ela não existe mais. No seu lugar, “ideologias” específicas (isto é, um conjunto de idéias) dão coerência e sentido estrutural aos atores coletivos e definem suas diferenças em relação e em detrimento das “ideologias tradicionais” (práticas e papéis) da política de classe.

Onde essa análise permite, o conflito de classe é entendido somente como um de muitos terrenos possíveis de conflito coletivo, um terreno que não possui uma importância ontológica crucial e que está rapidamente desaparecendo.

Esses teóricos evitam relacionar formas específicas de opressão às necessidades do capital e, portanto, eliminam o debate de como as resistências a essas formas de opressão poderiam, desse modo, acarretar uma resistência ao capital, e não somente aos *loci* de poder específicos baseados em “posições morais” ou “contra-ideologias”. É uma conseqüência da perspectiva puramente analítica adotada por eles o fato de tentarem apreender a importância dos “novos movimentos sociais” somente nos seus aspectos subjetivos (seus pensamentos e idéias), ignorando seus efeitos objetivos sobre o capital – e assim o modo como eles poderiam se recriar como um sujeito classista. Os sociólogos limitam a importância dos “novos movimentos sociais” aos específicos, e aparentemente desassociados, propósitos da “política de identidade”. Eles excluem o que tais movimentos podem possuir de comum e, conseqüentemente, aonde a lógica deles pode levá-los em relação à totalidade. Essas perspectivas acadêmicas, assim como suas equivalentes políticas obreiristas, renegam a relação dinâmica entre os “novos movimentos sociais” e a “política de classe”. Esses teóricos dos “novos movimentos sociais” tentam enfraquecer uma visão de classe desses movimentos com sua obtusa ênfase empírica nas diferenças de aparência. Atacam, com suas teorias, a teoria e prática do proletariado rejeitando que o capitalismo seja o problema em questão e que deva ser vencido.

Isso não significa que não reconheçamos os momentos de dogmatismo, liberalismo e de simples estilo de vida nos “novos movimentos sociais”. É bastante óbvio que muitos dos novos grupos restringem conscientemente seus objetivos e ações ou função

somente para enfraquecer e canalizar as energias de potenciais ativistas, através de métodos burocráticos e representativos. Embora os “novos movimentos sociais” sejam expressões de um antagonismo de classe, isso é algo a ser descoberto por eles, mas que não é garantido. Portanto, podemos aceitar que talvez exista um elemento de verdade na sugestão dos teóricos desse novo ativismo de que essas lutas encarnam ideologias. Mas nunca houve movimentos “puros”. E um movimento, como os atuais grupos antiestradas, que enfatiza a ação sem uma crítica política coerente e consciente ao capitalismo, não é pior (e frequentemente é melhor) do que uma teoria marxista – como o leninismo – sem os pés na prática real.



# ACABEM COM TODOS OS CARROS

Mr. Social Control

*UM PROTESTO SINCERO E ZELOSO contra a superabundância de carros motorizados, ao lado de algumas sugestões para a eliminação desse excremento, na forma de uma carta aberta a todos os motoristas.*

## CAROS MOTORISTAS

### O ABSURDO DE TUDO ISSO

Estão por aí esses grandes pedaços de metal arremessando-se em alta velocidade sobre áreas residenciais. Eles são tamanha ameaça à vida e à saúde que cada viagem feita através de qualquer outro meio é gasta, sobretudo, se esquivando desses objetos monstruosos. Eles são simplesmente a maior causa da poluição atmosférica e do aquecimento global. Formam também o maior mercado da indústria de petróleo, que fomenta tantas guerras. Seu barulho é o barulho da cidade. Esses carros são tão centrais à organização desta sociedade, especialmente à organização do trabalho, que

uma ilusão tem de ser mantida de modo que ninguém veja nada de errado com o número sempre crescente de carros. Proteger-se deles tornou-se nossa responsabilidade como pedestres. Nós é que temos de parar, olhar e escutar. Segurança nas ruas é a primeiríssima coisa que é ensinada às crianças.

Presume-se que todos nós identificamos nossos próprios interesses com aquele da economia, isto é, o crescimento econômico. Um dos indicadores principais do crescimento econômico é o crescimento da venda de carros. Os apresentadores de telejornais anunciam uma queda nas vendas de carros com o mesmo tom sóbrio de voz usado para apresentar estatísticas de desemprego ou ataques terroristas. Os anúncios, a mídia e o próprio traçado das nossas cidades, tudo afirma que aquilo que é conveniente para você motorista é conveniente para todos. E isso é apenas parte de um pressuposto maior, que consiste em achar que todos vivem em unidades familiares feitas sob a medida do carro e que todos querem chegar ao seu destino o mais rapidamente possível.

Na verdade, muitas pessoas vêem algo errado nisso tudo. Mas a maioria delas não é motorista. As pessoas que estão fora do difundido privilégio de possuir um carro geralmente estão fora do raro privilégio de possuir uma voz que seja ouvida. A maioria de nós resmunga melancolicamente sobre o assunto dentro de um ônibus ou balança os braços impotentemente em faixas de pedestres. Mas alguns vão mais longe...

## SUAS VIAGENS, NOSSOS CORPOS

*O MX-5 distingue-se na sua capacidade de envolver o motorista em cada ação, de modo que você logo sinta que é apenas uma de uma quantidade de partes que se movimentam, tudo em total harmonia. Troque a marcha: a maneira que ela se move através do seu caminho perfeito é uma revelação.*  
Autocar & motor

Em 1991, numa conferência de escritores policiais britânicos, foi feita a seguinte pergunta: “Como você mataria alguém?”. Muitas maneiras engenhosas foram propostas, algumas das quais pode-

riam gerar casos de mistérios fabulosos: empurre-o para fora da vigia, perfure-o com um pingente de gelo. Curiosamente, o método sugerido mais comum e mais prático foi passar com um carro por cima da pessoa. Não somente o criminoso já estaria no veículo de fuga quando o crime fosse cometido, mas, mesmo se fosse pego, a punição seria insignificante. A alarmante indulgência vista em relação a motoristas assassinos talvez esteja relacionada à dissonância entre a finalidade declarada da justiça penal e seus resultados práticos. A julgar por esses fatos, a função principal das punições legais não é deter o crime, mas criar, consolidar e treinar uma classe criminal ativa. Por sua vez, o espectro de tal subcultura faz com que o resto da sociedade pareça mais com uma prisão. Passamos a ter medo de deixar nossas celas e começamos a considerar nossos carcereiros protetores ao invés de opressores. Para que a criminalidade seja eficazmente aterrorizante, ela necessita da figura do estuprador, do assaltante, do inexplicável marginal que ataca na escuridão, e não do representante de vendas bêbado que dirige do escritório para casa. Enquanto o medo do marginal promove o conformismo, o medo do representante de vendas promove a revolta. Por isso os motoristas que batem e fogem não ganham a publicidade dos assassinos em série. No entanto, suas vítimas ficam tão mortas quanto as outras.

De fato a frouxidão de medidas punitivas contra motoristas assassinos é apenas mais um item em meio à confusa mistura de duplos padrões usados para subestimar os perigos do tráfego. Os políticos rejeitariam a idéia de as estatísticas criminais serem aumentadas “principalmente por transgressões no tráfego”, ao passo que ficam completamente apopléticos em relação ao roubo de carros e a *joyrides*. A polícia queixa-se pelo fato de querer pegar bandidos mas “acabar trabalhando no trânsito”. Uma única morte em um acidente de trem é notícia de manchete, merecendo um inquérito público e a renúncia do ministro dos transportes, enquanto o mais terrível engavetamento na estrada dificilmente merece uma menção na imprensa.

Na Índia a vaca é tida como um animal sagrado ao qual os motoristas devem dar passagem. Em nenhuma parte do mundo o ser humano é similarmente sagrado. O fato de não podermos atravessar a rua se você estiver vindo de carro é tão óbvio, tão

banal, que mal parece ser questionável. Contudo, certamente esse não foi sempre o caso, havia uma época em que tínhamos o direito de passar. Então como isso aconteceu? Imagine um mundo onde você sempre tivesse que parar para nós. Como ele seria? E você gastaria 20 mil dólares em um carro sob tais condições? Talvez seja essa a chave do mistério. Talvez não devêssemos perguntar: Como a sociedade tolera a matança anual de 5 mil pessoas na Grã-Bretanha e de um milhão de pessoas no mundo? Mas, sim, perguntar: Como uma sociedade de motoristas tolera qualquer outra coisa? Para nós, essa matança é um dos muitos inconvenientes do carro. Para você, é uma das suas muitas vantagens. É o risco de dirigir que torna esse ato excitante para você. Você considera seu carro uma forma de liberdade porque a única liberdade que você pode imaginar é a de matar e mutilar os outros. Sua vida é planejada e ritualizada em cada detalhe. Seu plano de aposentadoria, sua hipoteca e sua vida sexual são acertados com décadas de antecedência. É alguma surpresa sua fome pela emoção de dirigir negligentemente? Dirigir não é a única coisa que você faz sem um supervisor olhando sobre o seu ombro? Não é a única coisa que você faz, nos seus próprios termos, para você mesmo? Não é o único momento que você tem para você mesmo?

Poderia ser esse o motivo de você ser tão agressivo quando dirige? Seria tanto uma forma incômoda de desespero como um tipo arrogante de machismo? O carro de um homem diz muito sobre ele. Mas, ao fazer seu caminho num engarrafamento em um ritmo mais lento do que caminhando, você tem somente a vã promessa de alcançar a velocidade perigosa, erótica, prometida no anúncio. Se isso for verdade, então você foi feito de bobo. Venderam a você perigo sem excitação. Você tem a liberdade de ir a qualquer lugar que quiser, desde que exista estacionamento nesse lugar. Venderam a você uma mera representação da liberdade, uma pseudo-individualidade que é apenas como todas as demais, que é apenas suficiente para permitir que você tolere sua intolerável vida cotidiana. Não lamentamos por você ou pelo tempo que gastou trabalhando para pagar seu carro e sua gasolina. Lamentamos por nós mesmos porque bêbado ou sóbrio você está nos mutilando e nos matando.

## A TRANSFORMAÇÃO DA CIDADE

*... os esforços de todos os poderes estabelecidos para aumentar os meios de manutenção da ordem nas ruas culmina finalmente na supressão da rua.*

*Guy Debord. A Sociedade do Espetáculo: p. 172, 1967.*

*O transporte urbano tem a ver não somente com a locomoção das pessoas e dos bens para dentro, para fora e através da cidade, mas também com a organização espacial de todas as atividades humanas dentro dela.*

*John W. Dyckman. Transportation in Cities. Scientific American, setembro, 1965.*

No antigo terminal de ônibus Vicar Lane de Leeds há um aviso que diz: “A National Car estacionamento gostaria de desculpar-se aos passageiros de ônibus por quaisquer inconveniências causadas pela demolição deste terminal e de sua conversão em um estacionamento para carros”. Tudo bem, não digam nada, senhores. Meramente em termos de número de passageiros, substituir uma estação de ônibus por um estacionamento para vinte carros dificilmente é algo plausível em termos de eficiência. E existem mais coisas importantes para as cidades do que a eficiência. O terminal de ônibus Vicar Lane não era nenhuma casa dos prazeres, mas fornecia ao menos um ponto de encontro coberto e com assentos. Um estacionamento de carros, em contraste, é um espaço morto, vazio e funcional. Está lá somente para permitir que se trabalhe em algum outro lugar. Muitos outros exemplos poderiam provar a mesma coisa: que, mesmo se os carros pudessem existir sem o tráfego – por exemplo, se eles pudessem viajar através do hiperespaço de A a B sem ocupar quaisquer dos pontos entre eles –, seriam ainda um incômodo considerável em termos de sua ocupação do espaço urbano. Eles são muito maiores do que o único ser humano que freqüentemente carregam. Eles são uma posse privada e por isso ficam inativos muito tempo (o que faz a curta vida-rodada de sua obsolescência planejada a coisa mais risível). Eles levam você ao trabalho, às compras, ao cinema e para casa novamente, de modo que cada carro, só pelo seu espaço para estacionamento, ocupa uma área maior do que a casa da maioria das pessoas.

Em todo caso, os carros não existem sem o tráfego, e eles ocupam assim muito mais espaço como tráfego em movimento do que como objetos estacionados. São uma modalidade de transporte tão deficiente que não podem ir a nenhum lugar sem superfícies especiais chamadas “estradas” para se locomover sobre elas, sem oficinas para os consertar, postos de gasolina para os reabastecer, sem escritórios de seguro, pontes e, é claro, hospitais. A área ocupada pelo carro toma proporções impressionantes na maioria das cidades: 23% de Londres, 29% de Tóquio, 44% de Los Angeles.

Este seria um estado de coisas terrível por si só, porém ele é exacerbado pela natureza do espaço urbano que o tráfego roubou. Considerando a seguinte divisão do espaço do não-carro:

- espaços privados, por exemplo: casas, jardins;
- espaços públicos, por exemplo: parques, praças;
- espaços corporativos, aqueles possuídos por firmas privadas ou mantidas inacessíveis ao uso público, graças ao Estado, por exemplo: departamentos de polícia, escritórios do Departamento de Serviço Social, locais de trabalho, lojas e faculdades;

então diversas tendências podem ser vistas relacionadas à mudança da economia do espaço. Primeiro, quando o poder de gênero é mediado pelo espaço, ele geralmente se dá dentro dessas categorias, não entre elas – embora o assédio sexual na rua possa atravessar a fronteira entre o espaço do carro e o espaço público. Segundo, uma conquista gradual do espaço público pelo espaço corporativo está em andamento. A substituição de praças públicas por shopping centers de corporações privadas é um exemplo disso. Terceiro, embora o espaço privado obviamente não seja afetado pela conquista de áreas públicas, por outro lado, ele está longe de ser distribuído igualmente entre seus vários usuá-rios. Por último, o espaço do carro está em um estado contínuo de expansão, tendo o espaço público como sua vítima principal.

Esses processos em andamento obviamente não levam à maior liberdade de movimento para todos. Faixas de acessibilidade mais bem protegidas, que variam do espaço genuinamente privado (não apenas a família), passando por diferentes graus de espaço de comunidade e uso específicos até grandes extensões de espaço genuinamente público (não somente dominado pelo tráfego), ofereceriam uma liberdade de movimento e também de ativi-

dade muito maiores. Embora isso não pudesse ocorrer a menos que todos tivessem pelo menos o controle espacial sobre seus próprios corpos. A economia do espaço atual dita as atividades canalizando o movimento ao longo de corredores estreitos, que ligam ambientes altamente controlados, como a megaloja de brinquedos, o local de trabalho e o lar da família. A possibilidade de que uma cidade pudesse ser algo mais do que um conjunto prático de vias que ligam espaços controlados parece hoje muito distante, em uma época em que mesmo os edifícios mais imponentes possuem um ar de utilidade monetária em torno deles. Mas mesmo na Inglaterra vitoriana, que estava longe de ser uma sociedade utópica, o espaço público era parte indissociável de qualquer projeto arquitetônico.

As ruas, avenidas e estradas determinam não somente as proporções relativas de cada tipo de espaço, mas também sua distribuição. Quanto mais pessoas têm carros, ou melhor, quanto mais dinheiro é gasto por motoristas, mais lugares tornam-se fora do alcance das pessoas que não possuem carros, veja-se o êxodo de lojas das ruas principais para os anéis viários. Ironicamente, a máquina que é vendida por sua capacidade de dar liberdade de movimento e por sua capacidade de cobrir distâncias cria tanta distância quanto atravessa. Assim, as duas tendências dominantes na distribuição espacial de atividades urbanas, a saber, o imperialismo do tráfego e o zoneamento urbano, estão totalmente relacionadas ao domínio do veículo a motor sobre o transporte como um todo. O carro está substituindo coisas que você quer fazer por coisas que você tem que fazer, ao mesmo tempo que as deixa cada vez mais afastadas umas das outras. E isso empobrece sua vida já degradada, uma vez que você tem que passar cada vez mais horas ao volante. Empobrece também nossas vidas de pedestres e ciclistas, já que mais coisas se deslocam para fora de nosso alcance, nossos movimentos são canalizados ao longo de trajetos predeterminados sempre mais estreitos, e temos cada vez mais estradas para atravessar, sendo elas cada vez mais movimentadas e perigosas.

A ironia final é que você não consegue obter nenhuma satisfação de todo o espaço que está sendo convertido tão generosamente para seu uso. Você não usa realmente o espaço que cruza, mesmo que você nos impeça de usá-lo. Tudo que faz é tentar minimizá-

lo, passando por ele o mais rapidamente possível. No que lhe diz respeito, você nunca se encontra realmente nele, apenas o vê passar, como um programa chato de televisão projetado em seu pára-brisa. E quanto mais espaço há para você, para ansiarmos que você não tivesse que dirigir através dele, mais infeliz você fica porque mais obstáculos existirão no seu curso: outros carros. Você deve odiar carros, realmente odiá-los, mais do que nós, como pedestres, podemos imaginar.

## A NECESSIDADE DE DIRIGIR

De certo modo, você foi forçado a dirigir. Muitos bairros de Los Angeles não têm nem sequer calçadas. Milton Keynes<sup>1</sup> é um pouco melhor. A vida para muitas pessoas é impossível hoje sem um automóvel. Com o objetivo tanto de ganhar quanto de gastar dinheiro, o carro foi transformado numa necessidade. O que isso está fazendo com as pessoas? Propagandas dizem que dirigir é uma forma de liberdade, um tipo de poder. Os anúncios dizem a verdade e mentem ao mesmo tempo. Uma vez que os carros são caros e dizem respeito ao controle físico do espaço, tornaram-se símbolos de riqueza.

Considerando que a sexualidade masculina tem sido construída como mecânica e agressiva, e que o carro é um modelo em escala da família nuclear, os carros vieram a representar o poder masculino. Como motorista, você tem poder sobre os pedestres, sobre os passageiros e sobre o espaço urbano. Assim, o carro representa a própria realidade dele: o poder motorizado.

Porém o carro somente pode levá-lo onde ele já esteve. Dirigir é como fazer compras em um grande supermercado. Você está em uma pequena bolha, sozinho e sem responsabilidade para com ninguém. Você pode comprar (dirigir) qualquer produto (destino pré-fabricado) de que goste, mas pode somente escolher o que é oferecido. Você está isolado e ao mesmo tempo reincorporado a um grande esquema de dominação. Sente-se privilegiado, mas está sendo usado. Os

---

1. Cidade inglesa criada segundo a lógica de um funcionalismo modernista autoritário. Símbolo do fracasso do urbanismo tecnocrático, Milton Keynes é resultado do mesmo pensamento que gerou Brasília e, em São Paulo, a *edge city* Alphaville. (N. E.)

poderes estabelecidos preferem estradas às ruas porque uma estrada movimentada é nada mais que uma prisão com celas móveis. Um motorista pode deixar a estrada, mas não pode influenciar outros para que ajam da mesma forma. Seria como um cadáver começar uma insurreição em um cemitério. Um carro é um acidente procurando algum lugar para acontecer, e quanto mais pessoas têm carros, mais parecidos todos os lugares se tornam, assim menos significativa se torna sua “liberdade de movimento”.

Modelando o espaço no qual a atividade humana ocorre, a rede de estradas pré-molda nossos movimentos. Mesmo um “feriado” se torna nada mais que uma longa viagem, uma seqüência linear de experiências com nenhuma estrutura ligando-as além de “o que vem aí?”. E, por fim, a prescrição de experiências prescreve emoções. Você se sente impotente, uma vez que o seu poder para influenciar as imagens no pára-brisa durante seu caminho para o trabalho é tão nulo quanto para influenciar as imagens na tela da televisão da sua casa. O isolamento leva ao sentimento de solidão. A repetição infinita dos mesmos pequenos rituais, reforçada pela intratabilidade da geografia urbana, leva à sensação de tédio.

Podemos observar nosso tédio, do mesmo modo que podemos observar um estacionamento de carros, e nos sentirmos tão impotentes para acabar tanto com um como com o outro. O tédio é a consequência do estacionamento de carros e o estacionamento de carros é a reificação, a tradução no mundo material, do tédio. Esse tédio não é nada mais do que o tédio do próprio mercado. Ele ganha existência dentro de nossas pequenas bolhas. É um sofrimento secreto e solitário, tão escondido quanto o sofrimento das viúvas do automóvel, sonhando toda noite com seus maridos queimando sem socorro até a morte, amarrados a um assento plástico em uma estrada.

## **A TRANSFORMAÇÃO DO PLANETA**

E, como se isso não fosse ruim o bastante, está piorando. O sistema de tráfego somente pode existir em um estado de expansão perpétua. Ele aumenta as distâncias através das quais os bens e as pessoas devem ser transportados, e depois, engenhosamente,

oferece uma solução a esse problema: o carro e o caminhão. Cria ruas inseguras, vazias, detestáveis, e em seguida oferece o carro como uma forma de conseguir segurança. Cria um universo rico, voraz por estilos de vida de status e por infinitas matérias-primas, e então se oferece como parâmetro do grau de “desenvolvimento” ao mundo pobre. Do mesmo modo que está transformando a cidade, ele transforma o resto do planeta.

A extração de minérios na busca por matérias-primas esculpe grandes cicatrizes abertas na paisagem, muitas vezes despossando pedestres nativos de suas terras e de sua subsistência. Os minérios são processados em enormes indústrias. Os metais e os componentes são enviados ao redor do mundo em navios que vazam. Vidas são deformadas nas fábricas que montam componentes, em cultivos para extração de borracha, nas minas e refinarias, nas forjas e nas fundições mutilantes. E, em cada estágio, a poluição é jogada na atmosfera – destroços queimados de produtos industrializados são atirados em valas de concreto, pneus usados são arrastados para o mar, e baterias com vazamento de ácido são lançadas nos rios –, escoando para a hidrosfera e sendo enterrada na lama.

O auge de tudo isso: os carros necessitam de gasolina, que polui em seus pontos de produção e consumo e em cada ponto entre os dois – o navio-tanque, o abastecimento do posto e o motor de seu carro. As fumaças da queima da gasolina são a maior fonte artificial de carbono atmosférico do mundo. Os principais dissipadores de carbono, que absorvem o carbono da atmosfera, são as florestas tropicais e o plâncton dos mares do sul. Infelizmente, as florestas tropicais estão sendo destruídas e o plâncton está sendo ameaçado pela diminuição do ozônio (um processo acelerado pela fumaça do carro). Mesmo sem essa destruição, os dissipadores seriam incapazes de lidar com o número atual de carros. O que está realmente em jogo aqui é a ecologia de toda a face da Terra.

A Terra não possibilita por si só a vida humana, ou qualquer outro tipo de vida. Suas atuais temperatura de superfície e composição atmosférica foram originadas de inter-relações entre organismos ao longo dos últimos três bilhões de anos, e são ainda hoje sustentadas unicamente pela continuidade dessas inter-relações. É totalmente óbvio que a matança de uma certa quantidade desses organismos e o despejo de certa quantidade de sujeira no ar, no mar

e no solo interferirão nesses delicados laços de interdependência. A superfície da Terra poderia facilmente se tornar tão hostil à vida quanto as superfícies de Marte ou de Vênus. Isso não resultará necessariamente na extinção de nossa espécie. Se bases na Lua e em Marte puderem ser criadas, se biosferas orbitais artificiais puderem ser planejadas, então a vida poderia ainda continuar, apesar de a Terra estar devastada. Cidades limitadas por abóbadas geodésicas ou enterradas em cavernas de aço não são menos viáveis, em termos puramente técnicos, do que o túnel do Canal da Mancha. É exatamente nessa viabilidade da vida em um ambiente completamente artificial que reside a irônica idéia de que as classes responsáveis pelos males atuais da Terra receberão eventualmente algum dia agradecimentos pela nossa salvação.

Os burocratas verdes asseguram-nos que sabem o que estão fazendo – ao mesmo tempo só têm olhos para o contracheque de 25 mil libras –, mas a afirmação de que os donos do poder planetário não estão enlouquecidos o bastante para realmente impossibilitar a vida na Terra não convence mais do que nos dias da Destruição Mutuamente Assegurada<sup>1</sup>. Não importa quais são psicóticos e quais são benevolentes, porque os donos do poder são sempre devedores do próprio poder. Em um mundo governado pelo mercado financeiro, o dinheiro não pára em lugar nenhum. Ele vai de Tóquio a Londres e a Nova York e volta para Tóquio novamente. Por que eles deveriam se importar se o mundo inteiro está para ser transformado em um deserto repleto de radiação? Se nenhum ser humano puder jamais ver a luz do dia com seus próprios olhos? O que significa para eles se cada criatura maravilhosa e inútil do mundo for eliminada para sempre? Se formos reduzidos a beber nossas próprias urinas milhas abaixo do solo, dependendo deles para cada inspiração de oxigênio que dermos? E se, mesmo com todo esse atraso, eles estiverem dispostos a conservar a biosfera, então por que o político mais “verde” entre eles proclama que as florestas tropicais devem ser salvas somente a fim de que as plantas sejam usadas para fazer xampu de ervas? Se eles se importam com a qualidade da vida que levam os que estão a eles subordinados,

---

1. M.A.D. - Mutually Assured Destruction era a doutrina militar vigente nos EUA durante a era da Guerra Fria, que pregava a retaliação igual e total para com o inimigo em caso de ataque com armas nucleares. (N. T.)

então por que milhões ralam no Hemisfério Sul para pagar as dívidas impostas pelos bancos do Norte?

A verdade é que o desastre ecológico seria um golpe de sorte para aqueles que se beneficiam do domínio sobre nossas vidas. O carro é um dispositivo eficaz para representar e estender o poder sobre o espaço. Contudo, ele é ainda vulnerável. Enquanto nosso ar ainda for respirável, enquanto a experiência da luz do Sol sobre o rosto de alguém ainda permanecer, então qualquer um pode incendiar um carro, derrubar uma estátua, queimar um banco ou pôr abaixo cinco casas contíguas com varanda a fim de criar uma comuna errante. Por outro lado, a destruição da atmosfera envolveria uma maciça centralização do poder político. O refúgio em cidades cobertas por cúpulas prateadas tornaria um ataque físico à superestrutura da vida urbana e do poder econômico não somente difícil, mas suicida. Na prática estaríamos todos vivendo em um enorme carro, e não se pode atear fogo a um carro quando se está sentado no banco traseiro.

## A VIDA ALÉM DO PARA-BRISA

*Por que as pessoas têm que partir depressa para algum lugar? Olhe para seu gatinho – está cochilando tão tranqüilamente! As máquinas trarão uma nova opressão ao homem. Elas apenas excitarão a inveja e a competição. A Revolução está em Perigo, mas não será destruída. Se ganharmos, então aniquilaremos esses motores. No lugar plantaremos os bosques de Jean-Jacques...*  
Desconhecido, Moscou, 1921

*Nós estamos seqüestrando esta rua até que cada carro vire um vaso de flores e cada estrada, um loteamento.*  
Reclaim the Streets, Brighton, dia dos namorados de 1996

Não temos uma montanha de métodos alternativos de transporte para que você vá a todos os seus ridículos shopping centers, edifícios de escritórios e tudo mais. Não iremos vender-lhe um bilhete para um dirigível ou um pônei para a pista lenta. Não acreditamos no melhoramento do transporte público. Nós detestamos o transporte público. Odiamos pagar por ele, esperar por ele, olhar as ruas sujas e asfíxiadas por carros através de suas janelas.

Sem tráfego, as cidades poderiam ter vida. Suspenso o transporte ou dele libertado, o interior do país ficaria irreconhecível. A suspensão permitiria que vastas faixas de terra pública fossem liberadas, fazendo da cidade um lugar emocionante e agradável de estar. As gigantescas rotatórias nos centros das cidades seriam transformadas em fóruns públicos novamente, com fontes gorgolejantes e árvores plantadas. As largas estradas que cortam nossas cidades em fragmentos passariam a ser vias públicas genuínas, ligando comunidades ao invés de separá-las. As estradas teriam um ponto terminal e nós teríamos ruas para andar. Talvez algumas tivessem canais cortando os seus centros com pontes decorativas para atravessar a pé, e lindos pássaros emplumados pisando cuidadosamente em coberturas de lírios. Se as atividades fossem menos dispersas geograficamente, elas poderiam ser forçadas a se tornar menores em escala. As pessoas seriam trazidas ao contato mútuo diário. As ruas não seriam desertas, assim os crimes de rua se tornariam virtualmente impossíveis, fazendo a confiança entre diversos indivíduos e comunidades um objetivo realístico em vez de uma vazia retórica liberal. Tudo isso tornaria plausível a idéia de democracia municipal, a idéia de pequenas áreas locais governadas diretamente por seus habitantes. Conselhos de trabalhadores numa fábrica não levariam ao controle dos trabalhadores sobre a produção se a fábrica em questão apenas fizesse componentes para ser montados em outro lugar e em uma máquina desconhecida. Do mesmo modo, nas cidades de hoje, a democracia municipal não levaria ao controle das pessoas sobre as suas condições de vida, pois estas são determinadas em outros lugares. A suspensão do transporte, no mínimo, criaria uma possibilidade de democracia.

Suspender os transportes abriria um caminho para sua alforria. Não mais limitado pela racionalidade do tráfego, da repetição diária, do tempo, da economia e, sobretudo, da segurança. Não mais através da devastação sem vida, do horroroso vazio, todas as viagens poderiam tornar-se prazerosas, mesmo que triviais. Toda locomoção poderia ser um passeio. Enquanto escrevia este texto, as macieiras silvestres do lado de fora de minha janela foram cortadas pela administração pública porque os motoristas achavam um incômodo encontrar frutas derrubadas pelo vento em seus capôs. É surpreendente que você gaste

tanto tempo limpando e polindo máquinas que tornam todo o resto ao alcance de sua vista uma imundice fedida. Macieiras silvestres não são um incômodo. Os carros são um incômodo. Sem carros poderíamos ter árvores em toda parte: limeiras, cajueiros, amieiros, uma fila de álamos-pretos em vez da Radial Leste, grandes carvalhos em vez do Minhocão. De onde você acha que vem o oxigênio afinal? Da merda do escapamento do seu carro?

Tais mudanças não seriam garantidas pelo abandono dos carros, mas a ausência de tais mudanças é garantida pela sua persistência em dirigi-los. Não há nada de revolucionário em relação a qualquer coisa tão racional como a abolição do carro, embora possa ter que haver uma revolução para liquidar os interesses multinacionalmente investidos que impedem que tal racionalidade seja alcançada.

## REVOLTANDO-SE CONTRA O CARRO

Recapitulando: muitas pessoas odeiam carros, você apenas não ouve muito sobre elas porque normalmente as pessoas que odeiam carros não têm relação alguma com as que possuem jornais e redes de TV. Fazer campanha contra o carro, contra seu domínio do espaço, a destruição que ele gera, tem uma vantagem peculiar sobre campanhas recentes de ação direta. Ao contrário de depósitos, de políticos e de mísseis nucleares, os carros a motor e seus condutos não são difíceis de encontrar. O que é tão irritante neles é também o que os torna tão vulneráveis: eles estão absolutamente em toda parte.

O tráfego não é um assunto para ser tratado com medidas reformistas como a concessão de áreas para pedestres, passarelas e assim por diante. Isso não significa dizer que os reformistas não conseguiram reformas. Entretanto, a reforma não pode desafiar o poder político da Estrada como uma instituição nem o poder do Capital a que serve. De fato, restrições bobas ao carro servem somente para reforçar e legitimar a maquinaria do poder motorizado, assim como o modo pelo qual os assistentes sociais que investigam abusos somente legitima a barbárie diária da Família, destacando seus exemplares mais “disfuncionais”. Não reconhecemos a distinção entre carros “verdes” e outros, entre a gasolina “verde” e

seus produtos rivais, mais do que reconhecemos a distinção de desempenho machista entre dirigir “bem” e “mal”.

Odiamos os carros porque estamos cansados de ver o mundo em nossa volta dilacerado, um mundo onde não temos nenhum controle sobre qualquer coisa que fazemos. Estamos cansados de nos vermos fazendo o indispensável. Poderíamos estar participando do que é agradável. Há uma distinção entre assistir a um espetáculo de vida e realmente, verdadeiramente, viver. Infelizmente, aqueles anarquistas (opa, saindo do armário agora...) que pensam dessa forma têm frequentemente obscurecido as atividades políticas práticas que tendem a confirmar suas teorias.

Felizmente, contudo, existem muitos inimigos do carro que transformam seu ódio em bem-sucedidas, coletivas e divertidas transgressões da lei do automóvel. Por exemplo, num só mês, fevereiro de 1996, ciclistas criaram uma paralisação no tráfego em 17 cidades através das agora mensais manifestações de Massa Crítica,<sup>1</sup> milhares lutaram contra a construção da via secundária de Newbury, enquanto outras cinco campanhas antiestrada ao longo do país fizeram ocupações contra o Departamento de Transporte, *showrooms* de carros foram invadidos por ativistas em Glasgow, escritórios de construtoras de estradas foram ocupados em Winchester, Londres e Southampton, 600 delirantes inimigos do carro tomaram por quatro horas uma estrada principal em Brighton no dia dos namorados ouvindo bandas ao vivo, dúzias de percursionistas, batucando em um animado castelo no meio da rua, comiam algodão-doce cor-de-rosa e alta e profusamente proclamavam “Snog Not Smog!”<sup>2</sup> Há um movimento crescente que dança e festeja contra o carro.

Mas, se sentimos tanto desprezo assim por este sistema, já que ele se apresenta como tudo o que uma sociedade deve ser, se odiamos tudo o que é parte dele, se somos tão niilistas a ponto de desprezar qualquer pequena campanha boba sobre um tema particular e isolado em favor somente de um ataque em todas as frentes, então por que escolher o carro como alvo? Será porque o carro é um símbolo? Bem, ele é definitivamente um símbolo, mas

1. Sobre a Massa Crítica veja *Nós Somos o Trânsito!* ou *Everyday is a Holiday*. (N. T.)

2. Amasso, não Fumaça. (N. T.)

é também uma realidade física. Seu trânsito incessante no tráfego é o que nos faz parar de gozar a vida. E talvez também o que nos impede de nos comunicarmos com você. É por isso que queremos despedaçar seu pára-brisa. Queremos quebrá-lo para você e dizer que há um mundo aqui fora. Queremos alcançá-lo e retirar suas mãos do volante suado e conduzi-lo delicadamente para fora do carro. Antes de derramarmos a gasolina no assento e pôr fogo nesta coisa horrenda. Pela gasolina ele nasceu e pela gasolina ele morrerá. Portanto não diga que você não foi avisado.

“Foi demais para Kudno Mojesic. Ele foi preso na rua do lado fora de sua casa em Belgrado atacando carros com um machado, gritando ‘acabem com todos os carros, eles são obra do diabo!’”

*Sunday Mirror*, Londres, 11 de janeiro de 1976

**Retome as ruas!**

# ABAIXO O CARRO... VIVA A BICICLETA!

Caroline Granier

O CARRO NÃO É SIMPLEMENTE um meio de locomoção, como certas pessoas particularmente ingênuas poderiam pensar. A invenção do carro não foi também um passo gigantesco no caminho do progresso, como os publicitários querem nos fazer crer.

Não, o carro é um instrumento de poder e destruição. Ele é inimigo dos seres humanos: não somente porque ele os mata (pedestres imprudentes, transeuntes distraídos, vítimas de assassinos comuns, os motoristas), mas também porque ele os deforma, os desfigura, os nega – uma pessoa ao volante não é mais um ser humano.

Pegue uma pessoa comum, pacífica, reservada e habitualmente calma. Meta-lhe entre as mãos um volante e sob os seus pés um acelerador. Lance-a em um engarrafamento, por exemplo, numa rua movimentada às 6 horas da tarde. Olhe para ela... Você não a reconhece mais? Mas, no entanto, está ali, um bruto desumano, pálido, interpelando os outros automobilistas a golpe de insultos obscenos e rabugentos... Ela amedrontou você? Acrescente-lhe um celular e terá triplicado seu poder de matar. É como se você desse um revólver a alguém... Raros são aqueles que irão recusar a servir-se dele.

Réjean Ducharme, um escritor nascido em Quebec, analisou particularmente bem esse processo que transforma o humano em

automobilista. Aliás, ele propõe não chamar mais automobilista, mas automóvel, uma vez que o condutor forma um corpo com seu veículo:

Quando digo automóveis, quero dizer automobilistas.  
O automóvel e o automobilista fazem parte de uma só e  
mesma coisa: o automóvel.

Não se tem um automóvel; se é um automóvel.

Não se pode nascer automóvel; torna-se automóvel,  
de repente.<sup>1</sup>

Para finalizar, segue um poema composto pelo narrador do romance de Ducharme:

*Os automóveis*<sup>2</sup>

*Sobre o caminho de concreto,  
Passam os homens e as mulheres  
Enxertados nos veículos  
Que apagam o sangue e a alma.  
Passam no automóvel,  
Esses homens loucos, essas mulheres loucas.  
E se crêem, ai de mim, aptos  
A viver apenas de petróleo.  
Eles não falam, buzizam.  
E não andam: rolam.  
Visto que com duas pernas eu funciono,  
Eles riem; me chamam de galinha.  
São amarelos, ou verdes, ou negros.  
Entre eles, nada de segregação:  
Mexem-se entre as calçadas  
Lado a lado e a unísono.*

1. Extraído de *Le Nez qui Voque*, NRF, Gallimard, 1967.

2. Tradução livre do original: *Les automobiles* – Sur le chemin des édicules,/Pas-sent des hommes et des femmes/Greffés avec des véhicules/Qui éteignent le sang et l'âme./Il passent en automobile,/Ces hommes fous, ces femmes folles./Et ils se croient, hélas, habiles/De ne vivre que de pétrole./Ils ne parlent pas, ils klaxonnent./ Et ils ne marchent pas: ils roulent./Vu qu'à deux jambes, je fonctionne,/Ils rient; ils me traitent de poule./Ils sont jaunes, ou verts, ou noirs./Entre eux, point de ségrégation:./Ils bougent entre les trottoirs/Côte à côte et à l'unisson.

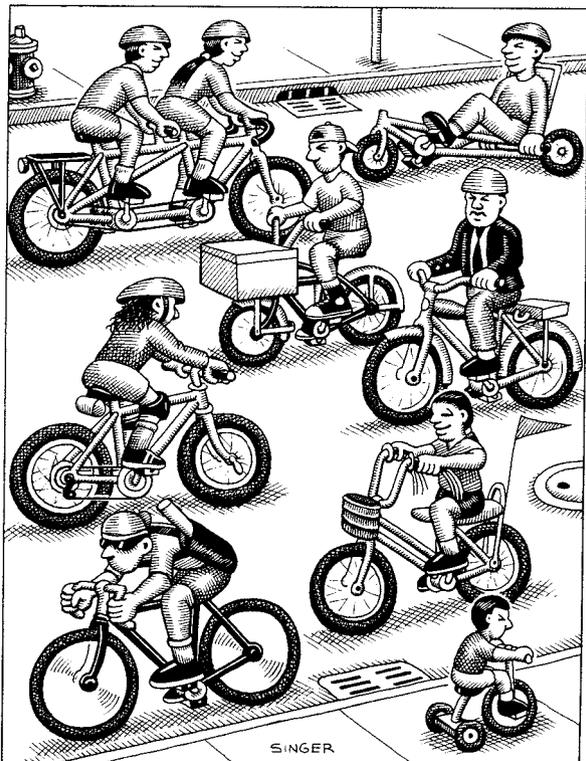
Estejamos atentos!

Mas o que fazer, você me pergunta, se não quisermos nos tornar “automóveis”? A resposta é simples: sejamos ciclistas! O ciclista é o oposto do “automóvel”: mesmo em cima de sua bicicleta, ele conserva todo seu livre-arbítrio, pode ir aonde quiser, estacionar onde achar melhor... Ele não ameaça constantemente a vida de seus vizinhos. Está à escuta do exterior: em vez de se blindar medrosamente se rodeando de aço, ele imerge corajosamente em seu meio ambiente – que evita, além disso, poluir. Raramente perde o controle de si, e se deixa guiar por dois princípios: a liberdade e o respeito ao outro.

Pode-se ver então que a escolha de um meio de transporte é, acima de tudo, uma escolha de vida: um estado de espírito. Recusar o carro é recusar um modo de vida que nos torna perigosos (para nós mesmos, para os outros e para o meio ambiente), é querer uma vida diferente daquela proposta pelos publicitários que nos impõem a sociedade moderna.

Não somente com palavras se muda a sociedade...

A todos aqueles que enaltecem o individualismo, o comunismo, o “ecologismo” etc., eu respondo: o ciclismo!



SINGER

© Andy Singer

# NÓS SOMOS O TRÂNSITO! OU EVERYDAY IS A HOLIDAY

Ned Ludd

ENTRE O COMUNISMO<sup>1</sup> E A PROPRIEDADE há um mundo a construir, já dizia Proudhon no século XIX. Entre ser enlatado no chamado transporte coletivo na hora do rush e a luta de todos contra todos do transporte privado automobilístico há um mundo a construir. Nem a anulação do indivíduo, nem o *cada um por si*.

Esse talvez seja um dos inúmeros significados que podem ser atribuídos à Bicicletada:<sup>2</sup> a versão brasileira da internacional Critical Mass (Massa Crítica) ganhou, a partir de 2002, as ruas de São Paulo e Florianópolis. Ocorrências similares têm acontecido em outras cidades brasileiras, como Brasília, Porto Alegre, Petrópolis e Rio de Janeiro. É provável que, quando estas linhas estiverem sendo lidas por você, outras cidades brasileiras já tenham também suas bicicletadas mensais.

---

1. Com a palavra *comunismo*, Pierre-Joseph Proudhon (1809-1865), considerado o pai do anarquismo, se referia ao comunismo estatal, ou estatizante. Além de ser anticapitalista, Proudhon também era anticomunista.

2. Para detalhes e informações sobre a Bicicletada, quando e onde ocorrem etc., acesse o site [www.bicicletada.org](http://www.bicicletada.org).

A Massa Crítica<sup>1</sup> surgiu em 1992 na cidade de San Francisco quando Chris Carlsson foi a uma reunião da San Francisco Bike Coalition levar a idéia que havia sido discutida e gerada por um grupo de pessoas do qual ele fazia parte. Levando-se em conta que havia muitos ciclistas na cidade e que as condições para o tráfego de bicicletas eram muito ruins, a idéia consistia em se juntarem uma vez por mês e fazer essa presença ser sentida pelos próprios ciclistas e pelo resto da cidade, ao pedalarem juntos para casa.

A primeira Massa Crítica ocorreu em setembro de 1992 e contou com cerca de 60 pessoas. Em pouco tempo a idéia se espalhou pelo mundo, de norte a sul, de leste a oeste, para dezenas de cidades, a ponto de hoje em dia ser quase impossível precisar todas as cidades onde elas ocorrem. Em dois anos de existência, as Massas Críticas de San Francisco já conseguiam reunir, por vezes, milhares de ciclistas. Também em pouco tempo, o número de pessoas que passaram a utilizar a bicicleta para ir ao trabalho naquela cidade aumentou vertiginosamente.

Ela tornou-se também uma forma comum de expressão e manifestação em todo o mundo (principalmente na Europa e nos EUA), usualmente fazendo parte de manifestações contra guerras, contra o Banco Mundial, o FMI, o G8, nas quais são reivindicadas relações mais ecológicas e justas. Grosso modo, a Massa Crítica é uma forma de reivindicar as ruas para os ciclistas e para as pessoas, uma forma de expressão antagônica à chamada “cultura do automóvel”. Mas sua forma a torna aberta a uma verdadeira exploração de significados, ainda mais à medida que ela se insere e é (re)formulada em contextos históricos, sociais, culturais, econômicos e políticos tão distintos quanto as cidades onde ela ganhou vida e quanto as pessoas que lhe têm dado vida. Ela pode significar desde a reivindicação de espaço e respeito aos ciclistas até uma completa transformação da vida cotidiana. É o próprio trânsito criando na hora do rush uma zona livre de motores, de barulho,

---

1. O nome “Massa Crítica” foi retirado do documentário sobre bicicletas *Return of the Scorcher*, de Ted White, no qual a travessia de cruzamentos nas grandes cidades chinesas é discutida em termos de massa crítica: as bicicletas se acumulam até atingirem um ponto de massa crítica, no qual conseguem parar o tráfego e atravessar o cruzamento.

de fumaça, de individualismo do *cada um por si*. Chris Carlsson vai além, refletindo sobre a Massa Crítica de San Francisco:

A experiência da Massa Crítica dá a seus participantes algo tangível, mais do que uma mera volta de bicicleta. Na vida cotidiana, a maioria de nós se sente separado e isolado das pessoas em nossa volta. Quantos de nós conhecem seus vizinhos? Quantos de nós viveram no mesmo lugar mais do que poucos anos? A vida moderna no centro do mercado mundial é perversamente abundante quando se trata de bens e serviços. No entanto, na profunda destruição das culturas e comunidades tradicionais que tem sido um pré-requisito da expansão do mercado, temos perdido uma grande parte de nossa humanidade, a parte de nós que encontra seu desenvolvimento na comunidade.

(...) Quantos de nós têm a experiência diária ou semanal de encontrar os vizinhos e amigos em um ambiente social que não o do supermercado, do shopping ou da loja? Por que passamos tanto tempo das nossas vidas fazendo coisas sozinhos no meio de uma multidão?

(...) A Massa Crítica se oferece como um antídoto da eliminação do espaço público que infesta nossas vidas. Não sabemos mais (se é que um dia soubemos) por que precisamos de espaço público, e certamente não sabemos o que fazer com ele quando o temos.

(...) No passado, a oposição política cresceu principalmente nos locais de trabalho e nas comunidades étnicas. Essas antigas formações foram em grande parte derrotadas. A força relativa alcançada nos momentos históricos iniciais via sindicatos e vários programas governamentais foi desmantelada, e as comunidades, apagadas. A Massa Crítica representa um florescente movimento de trânsito alternativo que traz consigo uma consciência ecológica. (7 de junho de 1994)

A Massa Crítica foi concebida para ser um novo tipo de espaço político, não relativo a protesto, mas sim relativo a celebrar nossa visão de alternativas preferidas, mais obviamente, neste caso, pedalando sobre a cultura

do carro. Essencialmente queríamos fincar nossas bases nas fortes raízes do humor, do desdém pela autoridade, da descentralização e da autodireção que caracterizam nossa história político-cultural local. (Setembro de 1995)

As técnicas não são neutras (já vimos isso em outra parte), mas por si só não determinam a vida social: são parte de uma totalidade. Se a viabilidade de locomoção rotineira por bicicleta fosse um imperativo no desenvolvimento e planejamento das cidades (como o é hoje em dia a viabilidade do uso rotineiro e irrestrito de carros), isso significaria, provavelmente, cidades em uma escala mais humana, implicaria descentralização e condições mais propícias para um espírito e relacionamentos comunitários. Mas só a mudança tecnológica não nos garante o resultado que queremos alcançar e o mundo em que queremos viver. Se essa mudança se der isoladamente, se não vier acompanhada de uma mudança de determinadas “relações sociais” ou mesmo de outras técnicas, pode até mesmo trazer resultados amargos e não esperados que eclipsariam as transformações positivas (o mesmo se pode dizer das mudanças isoladas de “relações sociais” sem uma mudança simultânea da técnica ou da tecnologia). Quanto a isso, Chris Carlsson também aponta para as limitações da Massa Crítica:

Quando pedalo minha bicicleta pela cidade vejo coisas acontecendo, posso parar e explorá-las a fundo sem dificuldades. Também vejo meus amigos e conhecidos, posso parar e falar com eles diretamente. Isso, combinado com a ausência da mídia de massa martelando no meu cérebro no isolamento do meu carro, acaba estabelecendo laços orgânicos e canais diretos de experiência e comunicação humanas. Tais laços são potencialmente subversivos em relação ao modo de vida dominante na América moderna. Esse é um dos motivos que me fazem gostar de pedalar.

Mas pedalar não é um fim em si mesmo, da mesma forma que a Massa Crítica abrange muito mais do que simplesmente pedalar. Nossa adoção da bicicleta não elimina um enorme edifício social dedicado a sustentar as indústrias do carro privado e de petróleo. Da mesma

forma, os contornos infra-estruturais das nossas cidades e comunidades pouco mudarão em face de nossa escolha pela bicicleta. Por fim, não veremos nenhuma mudança real se continuarmos a agir como consumidores isolados e viajantes de casa para o trabalho nessa mesma condição. Em parte, a Massa Crítica nos permite começarmos a quebrar esse isolamento. Mas está longe de ser suficiente e, até começarmos a desafiar todo um espectro de escolhas tecnológicas nas suas raízes, nossas vidas e a ecologia do planeta provavelmente continuarão a piorar.

Nossa sociedade capitalista de fato não se importa com o que compramos ou com quais brinquedos brincamos, desde que continuemos integrados num sistema que nos exclui sistematicamente das decisões sobre os contornos de nossas vidas ou sobre as tecnologias que devemos escolher. (...) A Massa Crítica é um dos eventos políticos mais importantes desta década depressiva. Sua ausência de líderes formais ou de agenda a deixa aberta para que qualquer um a reivindique de acordo com suas próprias demandas e desejos. Ela não possui outro propósito além da continuação da sua existência, que em si própria é uma afirmação de comunidades que de outra forma não teriam visibilidade ou seriam facilmente ignoradas. Como as novas e autodescobertas comunidades no seio da Massa Crítica se desenvolverão em movimentos políticos de maior confronto, só o futuro dirá. Este é um desafio que aparece diante de todos nós. (Setembro de 1995)

No Brasil, a Bicletada se insere num contexto em que as leis estatais, talvez paradoxalmente, são mais “progressistas” do que o hábito e o costume no trânsito em relação aos ciclistas: o Código de Trânsito Brasileiro parece estar anos-luz à frente da realidade das ruas em matéria de respeito ao ciclista.

O CTB determina que, na ausência de ciclovia, ciclofaixa ou acostamento transitável a preferência é do ciclista, e que os veículos automotores devem reduzir a velocidade de forma compatível com a segurança no trânsito para ultrapassá-lo, além de guardar distância lateral de um metro e meio durante a ultrapassagem. Mas

no dia-a-dia os ciclistas que circulam nas ruas são vistos como intrusos pelos motoristas, por jornalistas arrogantes e desinformados e pela própria polícia. Na nossa cultura, a rua está para o carro assim como o mar está para o peixe. A bicicleta é vista como um corpo estranho. Tão estranho que é a própria polícia que muitas vezes pára o ciclista e o convida a desrespeitar o CTB e o bom senso, mandando-o pedalar na contramão ou sobre a calçada. A bicicleta no Brasil tem sido, política e socialmente, sinônimo de *brinquedo de fim de semana*, e não de um meio de locomoção. Na periferia da modernidade o carro se torna, além de tudo, o signo do moderno na vida cotidiana. Num país em que o carro não é um bem de consumo acessível a todos, seu valor-signo no sistema de diferenciações e distinções formado pelos bens de consumo torna-se mais forte, e o uso cotidiano da bicicleta acaba se restringindo em grande parte aos sem dinheiro, aos sem poder. A bicicleta só tem a seu favor sua racionalidade e sua competência. Na economia dos signos e na organização das aparências seu valor é baixo, o que contribui também para que esteja fora do dia-a-dia de boa parte das pessoas, ficando, para essas, reservada apenas ao chamado *lazer*. Talvez aqui, portanto, as Bicicletadas possam vir a significar uma reivindicação e uma situação ainda mais inusitadas e profundas: a realização na vida cotidiana de cada um da promessa contida e separada no *lazer*. Os brinquedos deixam de ser simplesmente brinquedos quando libertados do confinamento do lazer, e a hora do rush se esvai pelo caráter lúdico daquilo que continua sendo brinquedo. As Bicicletadas no Brasil podem muito bem significar assim uma condenação da *sociedade da hora do rush* e de tudo aquilo que essa hora representa. Suportar o dia-a-dia pela promessa do fim de semana? Mais vale trocar o fim de semana pelo fim da semana. Aí há um mundo a construir... aí *Everyday is a Holiday*.<sup>1</sup>

Fevereiro de 2003

---

1. Assim como há sempre a possibilidade de que as coisas sejam diferentes, há sempre a possibilidade de a poesia estar em algum lugar, bem como a rima. Até mesmo na língua do Tio Sam. No inglês, além da rima, essa sentença é formada por um jogo de palavras que pode ter múltiplos significados em português: o Dia-a-Dia é Feriado, o Dia-a-Dia é um Dia Sagrado, o Dia-a-Dia é Dia de Festa, Todo Dia é Feriado, Todo Dia é um Dia Sagrado, Todo Dia é Dia de Festa.

## APÊNDICE 1

# ALGUMAS INFORMAÇÕES ADICIONAIS<sup>1</sup>

## O CARRO E O AQUECIMENTO GLOBAL

OS VEÍCULOS MOTORIZADOS são a maior causa isolada da poluição atmosférica, contribuindo estimadamente com 14% das emissões mundiais de dióxido de carbono provenientes da queima de combustível fóssil, uma proporção que aumenta continuamente. Adicionadas as emissões na extração, transporte, refino e distribuição de combustível, esse número aumenta para 15% a 20% das emissões mundiais.

- Em média, o carro americano libera 135 kg de dióxido de carbono de um tanque de gasolina, cheio, de 65 litros.<sup>2</sup>
- Em média, o carro europeu produz mais de 4 toneladas de dióxido de carbono por ano.<sup>3</sup>

---

1. Retiradas do site [www.carbusters.org](http://www.carbusters.org). Provavelmente é o site mais completo em termos de crítica ao automóvel. Nele o leitor encontra inúmeros artigos, links, informações diversas e vasta bibliografia crítica ao automóvel. Porém, basicamente, é um site de língua inglesa.

2. *The Environmental Impact of the Car*, Greenpeace International, 1991.

3. *Idem*.

## O CARRO E A POLUIÇÃO

As emissões da descarga causam acidez no ar, poluição, câncer, envenenamento por chumbo e uma variedade de doenças respiratórias. Em média o carro emite um coquetel de mais de mil poluentes.

- Um relatório da Organização Mundial de Saúde concluiu que a poluição do ar a longo prazo na Áustria, Suíça e França provocou 21 mil mortes prematuras por ano, decorrentes de doenças respiratórias ou cardíacas – mais do que o número anual de mortes de trânsito nos três países.
- O Instituto de Política Ambiental Européia publicou um relatório demonstrando que os motoristas de carro respiram três vezes mais gases tóxicos do que pedestres ou ciclistas. Os carros não protegem os motoristas da poluição, uma vez que estes dirigem em um “túnel de poluição”. Os motoristas de carro nas pistas centrais ou laterais estão sujeitos a um enorme composto de gases tóxicos. Ciclistas e pedestres que ficam próximos ao meio-fio são menos atingidos, uma vez que não estão no túnel de poluição.
- A Inspetoria Química Nacional da Suécia relatou que o desgaste de pneus de carro libera pequenas partículas que ficam no ar, chamadas PM10, que podem causar câncer. Os pneus de carro são a principal fonte de PM10, que vem sendo relacionado a 10 mil mortes prematuras na Grã-Bretanha anualmente, provocadas por doenças cardíacas e pulmonares.

## PETRÓLEO

A maioria dos carros é movida a gasolina ou a óleo diesel, ambos derivados do petróleo. Os veículos motorizados usam um terço do petróleo do mundo – o uso de petróleo implica o deslocamento de comunidades nativas para extração, derramamentos, poluição do ar e da água no transporte e refino, grandes emissões de dióxido de carbono e constantes guerras e abusos humanitários.

Os números sobre a poluição dos oceanos variam. A Organização de Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) nota que a maioria das estimativas fala de um total de 3 a 4 milhões de toneladas de petróleo e derivados jogados nos oceanos por ano: cerca de metade provindo de fontes marítimas, e o resto vindo da terra.

A Academia Nacional de Ciências dos Estados Unidos calcula que acidentes de navio significam apenas um quarto da poluição dos oceanos por fontes náuticas e que o transporte marítimo sem acidentes é responsável pelo dobro da poluição causada por acidentes. Isso se dá por quatro motivos: pelos navios utilizarem a água do mar como lastro e depois descarregarem de volta a água contaminada com petróleo, por deliberadamente lavarem os tanques de petróleo antes de os carregarem com mais petróleo, pelo bombeamento da água que se acumula no fundo do navio, e pela lavagem dos tanques antes da manutenção.<sup>1</sup>

Fontes urbanas e industriais e a poluição atmosférica contribuem com 1,7 milhão de toneladas de petróleo, que entram no mar via terra. Mais petróleo se deposita no mar vindo da descarga dos automóveis e de trocas de óleo em oficinas e postos do que de quaisquer outras fontes.<sup>2</sup>

## A POLUIÇÃO DURANTE A FABRICAÇÃO

*Um carro gera mais poluição antes mesmo de ser dirigido do que em sua vida inteira de uso.*

Ivan Illich

O processo de fabricação de automóveis envolve não somente matérias-primas como o aço, ferro, borracha, plásticos e alumínio, mas uma grande quantidade de substâncias que destroem a camada de ozônio, que causam o efeito estufa, ou que usam grande quantidade de energia.

1. *The Environmental Impact of the Car*, Greenpeace International, 1991.

2. *Idem*.

A taxa de produção de novos carros é difícil de ser digerida: uma produção anual de 48 milhões significa que, em algum lugar do mundo, um carro novo aparece a cada segundo. Em oito horas, 40 mil novos carros terão sido construídos; em um dia, 100 mil. Com o crescimento da população humana na ordem de 90 milhões por ano, a chegada de dois novos bebês é acompanhada pela chegada de um novo carro. E essa taxa de crescimento irá continuar, pelo que nos assegura o lobby do transporte. Mackenzie e Walsh, no artigo “Driving Forces”, estimam que o total de caminhões e carros no mundo – mais de 500 milhões – pode dobrar para um bilhão nos próximos vinte anos.<sup>1</sup>

O descarte de carros velhos e de componentes velhos de carros – pneus, baterias e óleo – ajudam a aumentar o impacto ambiental do carro.

## O CUSTO AMBIENTAL DE UM CARRO

Os números abaixo mostram que a poluição gerada pelo carro não pode ser plenamente resolvida com os combustíveis alternativos ou a energia solar. Sessenta por cento dessa poluição não provêm do uso do carro, mas começa antes mesmo do processo de fabricação e continua após o veículo ser descartado:

- Extração de matérias-primas: 26,5 toneladas de dejetos e 922 milhões de metros cúbicos de ar poluído.
- Transporte de matérias-primas: 12 litros de petróleo bruto no oceano e 425 milhões de metros cúbicos de ar poluído.
- Produção do carro: 1,5 tonelada de dejetos e 74 milhões de metros cúbicos de ar poluído.
- Uso do carro: 18,4 quilos de dejetos abrasivos e 1,016

---

1. MacKenzie, J. J. and Walsh, M. P. *Driving Forces: Motor Vehicle Trends and their Implications for Global Warming, Energy Strategies, and Transport Planning*, World Resources Institute, Washington D.C., 1990.

bilhão de metros cúbicos de ar poluído.

- Descarte do carro: 102 milhões de metros cúbicos de ar poluído.

Esses números são baseados em um carro de tamanho médio, com catalisador de três vias, dirigido por 130.000 km durante dez anos, gastando em média 10 litros/100 km de combustível sem chumbo.<sup>1</sup>

## CONSTRUÇÃO DE ESTRADAS

A construção de estradas implica a destruição ou degradação irreparável de delicados ecossistemas em todo o mundo, uma vez que o material para novas estradas é proveniente da extração de cascalho de grandes pedreiras.

- Novas estradas necessitam de materiais para construção, tomam terras usadas anteriormente para fins agradáveis ou para produção de alimentos, fragmentam as zonas rurais e aumentam o tráfego e o desenvolvimento capitalista em amplas regiões.<sup>2</sup>
- A justificativa para a construção de novas ruas e estradas normalmente é a redução dos congestionamentos. Mas isso simplesmente não funciona. O aumento dos carros leva à construção de mais estradas e ruas, que por sua vez levam ao aumento do uso dos carros (veja o artigo "Traffic Generation & Evaporation", na revista *Car Busters* nº 4 para mais detalhes, [www.carbusters.org](http://www.carbusters.org)).
- A construção de estradas frequentemente é uma ameaça à biodiversidade e a habitats, podendo causar a extinção de espécies: um levantamento no sudoeste da Inglaterra descobriu que 372 importantes áreas de vida selvagem em 161 regiões de Interesse Científico Especial (que apresentam

1. Esse estudo pode ser consultado no site [www.carbusters.org](http://www.carbusters.org) sob o título *Dirty from Cradle to the Grave*.

2. *The Environmental Impact of the Car*, Greenpeace International, 1991.

alta biodiversidade) estão sob ameaça, em virtude do desenvolvimento da infra-estrutura de transporte.<sup>1</sup>

- A construção de estradas altera o nível dos lençóis d'água, perturba todo o ciclo da água e aumenta o es-coamento de metais pesados para áreas próximas. O asfalto e o concreto impedem que a água penetre na terra, causando enchentes.<sup>2</sup>

## MORTES E ACIDENTES

- Em todo o mundo, 265 mil pessoas morrem em estradas e ruas todos os anos – estima-se que 10 milhões fiquem feridas.<sup>3</sup>
- Previsões indicam que, por volta de 2030, os acidentes de carro deixarão, anualmente, 2 milhões de mortos e 50 milhões de feridos.<sup>4</sup>
- O número total de mortos no período entre 1995 e 2030 é estimado em 50 milhões.
- Em todo o mundo, acidentes de carro deixam cerca de 800 mil pessoas permanentemente deficientes todos os anos.<sup>5</sup>
- Nos Estados Unidos, a American Lung Association estima que entre 10 mil e 24 mil pessoas morrem a cada ano como resultado da poluição do ar relacionada ao trânsito.<sup>6</sup>
- O trabalho de epidemiologistas e de especialistas em saúde pública nos Estados Unidos e na Grã-Bretanha indica que mais de 60 mil americanos e 10 mil britânicos são mortos a cada ano por consequência de partículas poluentes.<sup>7</sup>

1. *Lost in Concrete: An Activists Guide to European Transport Policies*, A SEED Europe, 1996. Disponível para aquisição via [www.carbusters.org](http://www.carbusters.org).

2. *Idem*.

3. Números apresentados na Conferência Europeia de Ministros de Transporte, novembro de 1989.

4. *Lost in Concrete: An Activists Guide to European Transport Policies*, A SEED Europe, 1996. Disponível para aquisição via [www.carbusters.org](http://www.carbusters.org).

5. *Idem*.

6. *Idem*.

7. *Idem*.

## APÊNDICE 2

# ALGUMAS IDÉIAS DE AÇÕES ANTICARRO<sup>1</sup>

Car Busters

### AÇÕES DIRETAS

- EXISTE UM PROJETO DE construção de estrada perto da sua cidade, bairro ou vila? Por que não colocar uma espécie de outdoor, como os de beira de estrada? Com a diferença de que esse teria um buraco no centro, “enquadrando” a paisagem ameaçada. E uma citação – os ativistas alemães que usaram essa idéia citaram Goethe: “Por que vagar na imensidão? Veja que o Bem-Estar repousa tão perto”.
- Construa alguns carros de papelão com armação de madeira e rodas de carrinho de compras e desenhe neles

---

1. A intenção principal deste apêndice é apontar algumas idéias de atividades que podem ajudar a colocar o automóvel na ordem do dia da discussão social. O leitor deve ter em mente que questionar o automóvel deve implicar o questionamento da “sociedade do automóvel”, como espera-se que tenha ficado claro ao longo do livro. Portanto, essa discussão nos remete a questões econômicas, sociais e políticas mais amplas e à necessidade de uma transformação social radical. Para isso, o anarquismo social, as correntes autonomistas do marxismo e do zapatismo podem contribuir com referências de vias para atingir esse objetivo. (N. Org.)

caras enfezadas. Pinte frases como “Eu poluo, torno meu motorista agressivo e te matarei antes dos 50 anos!”. Ande com ele por aí para animar as manifestações, e depois cuspa fogo nele fazendo um teatro de rua, queimando-o em um ritual de sacrifício ao deus do espaço público.

- Existe algum projeto de construção de ruas ou estacionamentos subterrâneos na sua cidade? Veja o exemplo da Toupeira Verde de Madri. Quando o prefeito de Madri propôs uma rede de 140 km de ruas subterrâneas, o grupo Ecologistas en Acción apresentou às autoridades da cidade uma “criatura geneticamente modificada” de tamanho natural, meio humana meio toupeira, destinada a sobreviver no novo hábitat urbano. O *Homo madritensis futuribilis* apareceu com frequência em inaugurações de túneis e apimentou a campanha de re-eleição do prefeito com demonstrações de “gratidão” por tal entusiasmo em fazer escavações.
- Pinte sua própria ciclovia – coloque em prática as opções de transporte alternativo que você quer na sua cidade. Então reivindique que sejam construídas mais ciclovias em troca da interrupção dessas ações.
- Organize uma ação de pedestres atravessando uma rua para contestar o fato de os carros sempre terem a preferência de passar, mesmo quando estão em muito menor número do que os pedestres. Vistam-se dos pés à cabeça com um traje preto ou branco, marchem até o meio da rua ou estrada e deitem-se. Eis aí uma faixa de pedestre humana! Uma roupa de guarda de trânsito e uma placa de “Pare” emprestada pela prefeitura pode manter os carros esperando obedientemente, enquanto panfletos são entregues e os pedestres podem milagrosamente atravessar a rua ou a estrada sem ter que esperar o interminável tráfego.
- Libere fumaça de motores a diesel ou derrame óleo dentro de uma grande mostra internacional de carro.
- Consiga um carro velho, estacione-o em algum lugar no

centro da cidade e convide as pessoas para descarregarem suas frustrações chutando-o e destruindo-o. Ao mesmo tempo, encha os ouvidos delas com muita informação sobre o caráter destrutivo do carro.

- Faça uma Festa de Rua. Celebrações tradicionais de festas de rua antes eram lugar-comum nas cidades da Grã-Bretanha, até a chegada do automóvel substituir o espaço público pelo espaço privado de pessoas apertadas em caixas de metal ambulantes. Mas desde 1995, a partir de Londres, as festas de rua anticarro “Reclaim The Streets” (Retome as Ruas) se espalharam pelo mundo, mostrando como a vida pode ser diferente na ausência do carro. “A maior festa, em 1996, teve 8 mil pessoas reivindicando, redecorando e plantando árvores em uma via expressa [de Londres]”.
- Uma variação da idéia de ocupar e bloquear uma parte da rua com tripés,<sup>1</sup> por exemplo, é fazer uma festa numa parte da rua sobre a qual se possuiu direitos legais. Por exemplo, pode-se fazer uma “festa de estacionamento” onde você paga pela vaga por hora de estacionamento. Mas, em vez de estacionar, faça uma festa no lugar. Se uma boa quantidade de vagas puder ser usada, pode-se fazer uma boa festa, até mesmo nas áreas mais movimentadas e ocupadas da cidade.
- Torne o trânsito tranqüilo você mesmo. Mude a entrada de uma rua, tornando-a estreita e com curvas fechadas que forcem os carros a diminuir a velocidade. Acrescente seus próprios quebra-molas ou canteiros de jardim em lados alternados da rua, de modo que os carros tenham que passar devagar. Pode-se plantar frutas e outros alimentos nos canteiros para a comunidade local se servir gratuitamente.
- Organize uma Massa Crítica.<sup>2</sup> Adicione cores extras ao evento.

1. Para saber mais sobre como construir tripés para obstruir o tráfego, veja a página <http://rts.gn.apc.org/tripod1.htm>. (N. T.)

2. Veja o Apêndice 3. (N. Org.)

## A VIA LEGAL

- Trabalhe com a prefeitura local para criar uma “Quinta-feira Sem Carro”, no estilo de Bogotá.<sup>1</sup>
- Estabeleça um serviço de táxi riquixá gratuito, movido a bicicleta (ou bicicletas com dois assentos, ou outras formas de transporte alternativo). Verifique a possibilidade legal antecipadamente, visto que as leis podem mudar de um lugar para outro.
- Ofereça um “serviço de aconselhamento” gratuito para viciados em carro, dando-lhes a oportunidade de experimentar o programa de oito fases para alcançar uma vida livre do carro (veja o *quiz* Autoholics no site [www.carbusters.org](http://www.carbusters.org)). Você pode também dar aos viciados em carro um *patch* escrito “Livre de poluição” para usarem no braço enquanto se afastam do vício de petróleo!
- Junte-se a artistas locais e grupos artísticos e utilize carros para produzir arte. Depois os exponha na galeria pública chamada rua. Um grupo francês conseguiu bloquear sete quilômetros de rua com arte e outras coisas feitas de carros – incluindo um jardim de alimentos – durante um dia! Se você entende francês, dê uma olhada na página deles: [www.rn2000.asso.fr/index.html](http://www.rn2000.asso.fr/index.html).

## AÇÕES ORIENTADAS À FAMÍLIA

- Organize uma feira alternativa com o tema “Sem carros”
  - com atrações para a família em áreas descobertas
  - e passe sua mensagem. As atrações podem ser desde pessoas “vestidas” como índios U’wa atirando flechas

---

1. Leia o texto *The Past, Present and Future of Car Free Days* (revista *Car Busters* n. 8) e visite o site da Ecoplan – [www.ecoplan.org/carfreeday](http://www.ecoplan.org/carfreeday) – para obter idéias, informações e ajuda no planejamento do evento.

2. As comunidades U’wa, na Colômbia, resistiram e resistem contra a tentativa da Oxy Petroleum de os expulsar das suas terras para explorar o petróleo lá existente. (N. T.)

em símbolos da Oxy Petroleum,<sup>2</sup> até ensinar as pessoas a andar de monociclo. Pode-se também inflar balões usando as emissões da descarga de um carro – um balão de um metro de diâmetro é cheio em apenas um minuto por um carro em ponto-morto.

- Faça teatro de rua, com uma mensagem pela libertação do jugo do carro.
- Promova um almoço comunitário na sua rua – convide seus vizinhos para trazerem um prato e comecem juntos no meio da rua. Com mesas, comida, música, vinho e boas risadas, passa-se uma mensagem positiva em relação ao uso alternativo do espaço normalmente dedicado ao carro.

## **AÇÕES PARA INDIVÍDUOS (OU PEQUENOS GRUPOS)**

- Coloque, no pára-brisa de carros estacionados, multas falsas (porém parecidas com as verdadeiras) com indicação aos motoristas de que estão sendo multados por abocanharem o espaço público ou por contribuírem para a mudança climática.
- Subverta outdoors e propagandas de carro de maneira que passem uma mensagem anticarro.
- Carregue seu sofá para a rua, sente-se e leia um livro. Tome um pequeno pedaço dos carros e esteja preparado para responder perguntas sobre o que você está fazendo. Convide seus vizinhos para se juntarem a você.
- Construa uma armação do tamanho de um carro para sua bicicleta e ande com ela pela cidade. Uma tática eficiente e que tem humor – uma bicicleta que toma tanto espaço é ridículo! E essa é exatamente a questão: por que tomar tanto espaço para locomover uma pessoa? Quanto desperdício! E você pode pedalar por aí no seu ritmo de passeio, sem temer as portas de carro que se abrem, sem ter que andar grudado ao meio-fio, ou sem que os carros passem em alta velocidade perto de você (uma vez que eles temem arranhar a lataria).
- Modifique as placas de “Pare” para “Pare de dirigir”.

## CONFRONTANDO AS PESSOAS COM OS PERIGOS REAIS DO CARRO

- Memoriais a mortos – organize um funeral ao lado da estrada ou rua recordando a morte de pedestres e ciclistas mortos pelo carro na cidade. É importante ter consciência de que essa é uma ação emocionalmente difícil, embora possa ser bastante efetiva. É bem recomendável entrar em contato com as famílias dos mortos antes da ação e avisá-las sobre ela. Alguns grupos já fizeram memoriais e colocaram flores em túmulos improvisados ao lado de estradas e ruas. Outros pintaram contornos de corpos na estrada ou rua, com o nome da vítima e a data em que foi “MORTA PELO AUTOMÓVEL” pintados ao lado do local. Visualmente mais forte, essa ação pode causar uma reação de mal-estar tanto no público quanto nas famílias.
- Alternativamente, pode-se fazer uma campanha e levantamento de fundos para um memorial oficial aos mortos. No estilo dos memoriais aos mortos na Guerra do Vietnã, poderia ser um muro com o nome de todas as pessoas mortas por carros no seu país desde o início do século XX. As colunas com os nomes se tornariam mais longas à medida que o carro cresce em popularidade, de modo que o muro seria baixo em uma extremidade, e alto na outra, mostrando a escalada do problema.
- Confronte a propaganda de carro, com sua imagem sexy da velocidade e do carro etc., com a exibição de imagens alternadas. Pegue fotografias de vítimas de colisões dos arquivos da polícia e justaponha imagens dos mortos e moribundos com as imagens produzidas pela indústria da propaganda automobilística. Mas tenha cuidado: esse é um projeto muito difícil e contestador. Ele tem grande potencial, mas irá causar mal-estar, além de uma reação de irritação do público, se feito sem sensibilidade. Se você gostaria de pôr em prática essa idéia, contate Car Busters, e eles fornecerão informações sobre um projeto em andamento na Eslováquia, para ajudá-lo a evitar esses problemas.

## APÊNDICE 3

# COMO CRIAR UMA MASSA CRÍTICA: LIÇÕES E IDEIAS DA EXPERIÊNCIA DE SAN FRANCISCO<sup>1</sup>

## INTRODUÇÃO

“O QUE É ISSO?”, PERGUNTAM PEDESTRES espantados e confusos na Market Street enquanto centenas de ciclistas barulhentos e de alto astral passam pedalando, gritando e apertando suas sinetas. Há uma grande variedade de respostas: “É para banir os carros”; “Isso é se divertir nas ruas”; “É um modo de vida mais social”; “É afirmar nosso direito de usar as ruas”; “É solidariedade”. A Massa Crítica é muitas coisas para muitas pessoas e, ao mesmo tempo que muitos dos conceitos expressados podem evocar lembranças de protestos políticos passados, é acima de tudo uma celebração, não um protesto.

A Massa Crítica teve início em setembro de 1992 em San Francisco, como uma forma de juntar essas várias pessoas em uma festiva reivindicação do espaço público. A idéia foi inicialmente concebida por uma pessoa, que a lançou para outros ciclistas. A

---

1. Este texto originalmente foi publicado em forma de livreto no início de 1994 após ter sido produzido por um coletivo *ad hoc*, do qual faziam parte Chris Carlson, Jim Swanson, Hugh D'Andrade, Nigel French, Beth Verdekal, Kathy Roberts, entre vários outros. (N. T.)

proeminente comunidade de mensageiros ciclistas de San Francisco foi chamada primeiramente pelo boca-a-boca, enquanto aqueles que usam a bicicleta para ir ao trabalho foram chamados por panfletos distribuídos por alguém que ficava no meio do distrito financeiro.

Inicialmente com um nome menos atrativo – Commute Clot<sup>1</sup> – a pedalada juntou na primeira vez 60 ciclistas, e esse número dobrou por vários meses. A Massa Crítica em San Francisco continuou e cresceu, juntando cerca de 700 pessoas ou mais mensalmente, chegando a mais de 1.000 em outubro de 1993. Mas ela se espalhou também para outras cidades. Com bicicletadas independentes brotando por todo lado, a manifestação começou a ganhar um caráter de movimento popular descentralizado e de larga escala.

Em última análise, a Massa Crítica é apenas um monte de ciclistas pedalando por aí juntos, indo de um ponto a outro. (Alguém cunhou a expressão “coincidência organizada” para descrevê-la.) Mas o incrível é que, no empreendimento dessa simples tarefa, muitas questões importantes e interessantes vieram à tona. Por que existe tão pouco espaço em nossas cidades onde as pessoas possam relaxar e interagir, livres do incessante comprar e vender da vida comum? Por que as pessoas são forçadas a organizar suas vidas em torno da posse de um carro? Com que se pareceria um futuro alternativo?

O objetivo deste texto não é responder a essas questões. No lugar disso, estamos aproveitando nossa familiaridade com uma das muitas Massas Críticas (a de San Francisco) para ajudar a acelerar a sua difusão para outras cidades, e trocar idéias, táticas, soluções etc. Esperamos que um folheto pequeno, barato e facilmente reproduzível consiga ir longe em termos de fornecer, a quem possa interessar, informação e material necessários para começar suas próprias bicicletadas.

Contudo, é importante enfatizar que nunca duas bicicletadas serão idênticas e, apesar de a Massa Crítica poder ser uma abordagem

---

1. Expressão de difícil tradução para nossa língua, uma vez que a palavra *commute* não possui correspondente em português, significando “a viagem que se faz de casa para o trabalho e do trabalho a casa”. *Clot* pode ser traduzido por “coágulo”. (N. T.)

comum a um problema comum, diferentes contextos produzirão diferentes dinâmicas, pressões etc. Portanto, este texto de forma alguma pretende ser uma “cartilha oficial” ou um estrito conjunto de diretrizes lançado por algum comitê de “sábios”. Ao contrário, ele é simplesmente invenção de um pequeno punhado de entusiastas da Massa Crítica na região de San Francisco, e inevitavelmente reflete nossas experiências, preconceitos e crenças.

## O PLANEJAMENTO PRÉ-MASSA CRÍTICA

A princípio, estabelecer um evento de Massa Crítica deveria ser relativamente fácil. Quer sejam pessoas que vão ao trabalho, mensageiros ou pessoas que pedalam por simples prazer, cada cidade possui uma população de ciclistas que é marginalizada e ameaçada pelo atual sistema de transporte.

Talvez o mais importante seja o fato de essas pessoas serem apenas a ponta do iceberg. Qualidade do ar ruim, degradação ambiental e a queda geral das condições de vida em virtude da superdependência de transporte motorizado em áreas urbanas são sentidos por todos.

Há uma potencial base popular para mudança em todos esses grupos dispersos e isolados, e uma Massa Crítica pode servir como um ponto de encontro para reuni-los.

## XEROCRACIA

Em San Francisco, a organização do evento tem sido tão importante para o seu sucesso como qualquer outra parte. A organização tipicamente política, com seus líderes oficiais, reivindicações etc., tem sido evitada em favor de um sistema mais descentralizado. Não há ninguém encarregado. Idéias são difundidas, percursos compartilhados e o consenso buscado através das onipresentes fotocopiadoras em todos os locais de trabalho ou em lojas em todos os bairros – uma “Xerocracia”, na qual todos são livres para reproduzir suas idéias e passá-las adiante. Panfletos, flyers, adesivos

e zines circulam loucamente, tanto durante o evento co-mo antes e depois dele, tornando desnecessário líderes, ao assegurar que o máximo de pessoas esteja por dentro das estratégias e táticas.

A Xerocracia favorece a liberdade e impossibilita a hierarquia uma vez que a missão não é posta por uns poucos encarregados, mas amplamente definida por seus participantes. A Massa Crítica não é entendida simplesmente como uma tentativa de fazer pressão para que sejam feitas mais ciclovias (embora esse objetivo faça parte) ou como um protesto contra este ou aquele aspecto da ordem social (embora tais sentimentos sejam muitas vezes expressados). Antes, cada pessoa é livre para inventar suas próprias razões para participar e é também livre para dividir essas idéias com outros. Algumas pessoas participam do evento para promover o transporte movido a energia humana como uma alternativa viável, outros buscam ser respeitados pelos motoristas e planejadores urbanos e alguns comparecem simplesmente porque gostam de andar de bicicleta e de ter uma sensação de comunhão com os outros ciclistas durante a Massa Crítica.

Esse “sistema orgânico” não leva ao caos, mas a uma atmosfera festiva e de celebração. Um grande esforço tem sido feito para evitar os tropeços comuns de outros movimentos, com muito espaço xerocrático sendo devotado à argumentação contra ataques moralizantes aos motoristas e outras tendências improdutivas. Apresentando a bicicleta como uma alternativa positiva e prazerosa à sombria destrutividade da cultura do carro, a Massa Crítica tem ganhado imensamente.

## **DIFUNDINDO A IDEIA**

Difundir o evento é o primeiro passo. Flyers são um modo rápido e barato de alcançar um grande número de pessoas. Com alguns amigos e uma fotocopidora, em poucos dias você pode saturar sua região com anúncios da Massa Crítica. Contudo, os muros públicos da maioria das cidades já estão cheios de cartazes, de modo que estratégias alternativas são úteis.

- Pequenas tiras de flyers fotocopiados podem ser colocadas em bicicletas pela cidade.
- Pequenos adesivos podem ser colados em qualquer lugar onde os ciclistas prendam suas bicicletas.
- Pode-se pedir para que bicicletarias e comércio relacionados à bicicleta ponham um cartaz na porta, janela ou dentro do recinto.
- Boca-a-boca, anúncios através de meios de comunicação locais por intermédio de radialistas simpatizantes, anúncios orais em palcos de apresentações artísticas etc.

## ONDE E COMO COMEÇAR

Os primeiros passos para fazer uma Massa Crítica não têm segredo: escolha uma hora, lugar e percurso. Começar a pedalada em alguma área do centro da cidade é obviamente uma boa escolha, já que muitos ciclistas e pessoas que vão de bicicleta ao trabalho já estão lá. Uma área pública bem conhecida, de fácil acesso à maioria dos ciclistas, onde um grande número de pessoas possa se juntar antes de começarem a bicicletada é perfeito.

Escolher um horário é ainda mais fácil: o ideal é o encontro ser de tardinha, por volta das 17h30, tanto para incluir a participação de pessoas que vão de bicicleta ao trabalho, e que estarão nas ruas de toda forma, quanto para ganhar visibilidade garantindo que a manifestação seja parte do horário de pico. Fazendo com que a Massa Crítica caia numa sexta-feira ela fica marcada como o início do fim de semana, o que contribui para o sentimento de celebração da bicicletada. E qual sexta-feira melhor para o evento do que a última sexta-feira do mês? Se a Massa Crítica continuar a se espalhar, pode chegar o dia em que, na última sexta do mês, o sol esteja sempre instigando uma bicicletada!

É importante que o local de concentração e o horário não sejam alterados, de forma que se torne mais fácil para as pessoas participarem regularmente, e que mais pessoas compareçam à medida que a Massa Crítica se torne um evento regular.

## PLANEJANDO O PERCURSO

Escolher um percurso seguro e agradável é essencial para manter a Massa Crítica renovada e prazerosa. Existem muitas coisas a se levar em conta quando do planejamento de um percurso.

### 1. Segurança:

- Ciclistas com variadas capacidades e habilidades participarão. Planejar um percurso muito longo ou com muitas subidas difíceis não é uma boa idéia.
- As ruas escolhidas devem ser largas o suficiente para acomodar um grande número de ciclistas (ruas de mão única são particularmente boas).
- Escolha um percurso simples. Um percurso complicado, que muda de direção a toda hora, pode parecer divertido no papel, mas se mostrará impraticável na bicicletada. É preciso que as pessoas sejam capazes de ler e memorizar facilmente o percurso, de modo que saibam onde estão indo e o que a bicicletada está fazendo.

### 2. Prazer:

- Mudar o percurso todo mês torna cada bicicletada um pouco como uma aventura, e alcança uma gama maior de pessoas.
- O humor da bicicletada é influenciado pela região que ela atravessa. Uma bicicletada por uma área central, onde gritos de guerra e palavras de ordem possam ecoar em prédios altos, e onde há uma quantidade de motoristas e pedestres para interagir, criará uma disposição mais festiva do que uma bicicletada por uma área industrial ou um bairro residencial. Estes últimos tendem a acalmar a bicicletada e podem ser usados para variar o humor. Vai de cada um escolher e combinar.
- É bom ter um ponto final, como uma praça ou um bar, no qual seja possível aos ciclistas se socializarem após a bicicletada.

Estética xerocrática: se você quer se comunicar, faça-o de uma maneira fácil de ler!

Certifique-se de que os flyers entregues aos participantes sejam legíveis e diga às pessoas o que elas precisam saber sobre a bicicletada e o percurso. Por exemplo, se existir um cruzamento traiçoeiro ou trilhos de trem perigosos no caminho, aponte-os no mapa. Fazer o flyer do percurso num computador torna a tarefa mais fácil (caso você manje de computador, além de possuir a vantagem de ser fácil de ler e reproduzir). O panfleto do percurso também pode servir como um boletim informativo, com idéias para superar as deficiências, notícias da última bicicletada e sugestões para futuras.

Uma vez que a Massa Crítica de San Francisco cresceu além do ponto no qual um ciclista pudesse ver tanto o início como o fim da bicicletada (cerca de 300 pessoas), uma publicação xerocrática, *Critical Mass Missives*, começou a aparecer. Ela traz acontecimentos de bicicletadas anteriores, notícias de outras Massas Críticas pelo mundo e discussão de problemas da bicicleta ou que dizem respeito a ela.

## TÁTICAS NO TRÂNSITO

Quando os ciclistas tomarem as ruas em massa, haverá uma certa porcentagem de motoristas que não achará graça. Esses motoristas – uma minoria, para ser sincero – se aborrecerão vendo um grupo de ciclistas como tráfego legítimo, e podem insistir em forçar passagem pela multidão. A interferência desses indivíduos frustrados, presos como estão em seus carros, é um problema constante nas Massas Críticas. Táticas têm que ser desenvolvidas, compreendidas e implementadas pelo maior número de pessoas possível, a fim de assegurar que esse problema não estrague o que de outra forma seria uma bicicletada prazerosa e bem-intencionada. Aqui vão algumas que vêm funcionando.

### 1. Densidade – fiquem juntos

Pense na Massa Crítica como uma densidade. Isso consiste em formar uma massa de ciclistas tão densa e compacta que simplesmente toma o lugar dos carros. Toda vez que a bicicletada começa a se espalhar e ficar muito diluída, com brechas grandes o

suficiente para um carro entrar, começa a surgir uma área potencialmente conturbada. A maneira mais simples e fácil de lidar com esse problema é incentivar as pessoas a ficar atentas ao que ocorre em volta delas, e a agir quando virem que algo está indo errado. Se um vazio grande o bastante para entrar um carro surge, alguém precisa pedalar até lá e chamar um amigo. Se o líder da bicicletada estiver indo muito rápido e a Massa assim se tornar diluída, alguém na frente precisa pedir para as pessoas diminuírem o ritmo e para a bicicletada se reagrupar. O mesmo vale para aqueles que estão no fim da Massa, que podem estar pedalando tão devagar que ocasionam a diluição da Massa. Desenhos no mapa do percurso apontando as áreas problemáticas e os pontos de reagrupamento são uma boa forma de chamar a atenção para essas questões.

A densidade é vital para assegurar a segurança e uma imagem sólida do ciclismo como algo prático, seguro e prazeroso para os participantes. Quando a Massa Crítica ainda estiver passando por um cruzamento após o sinal fechar, no horário de pico, é importante justificar a longa espera dos motoristas para cruzar o tráfego, mantendo uma permanente massa de ciclistas passando pelo cruzamento.

## 2. Contedores

Os contedores são os diplomatas da bicicletada. Seu título vem da sua função. Eles fazem o seguinte: um ou dois ciclistas bloqueiam cada pista do tráfego que se aproxima à medida que a Massa passa por um cruzamento, dando a certeza de que, mesmo se um vazio suficiente para um carro passar surgir, os carros fiquem parados onde estão. Essa tática é especialmente efetiva se o contedor assume uma posição amigável e não antagonica aos motoristas, até mesmo levantando cartazes com os dizeres “Obrigado por esperar!” e “Buzine se você gosta de bicicletas!”. Os contedores também devem proteger a traseira da Massa de carros que se dirigem a ela. É claro, ninguém precisa ser oficialmente designado para ser um contedor, e as pessoas em grande parte assumirão essa função por sua própria iniciativa.

## 3. Sinais vermelhos

A Massa Crítica deve obedecer às mesmas leis de trânsito que o tráfego motorizado segue? Sim e não. Na maior parte, as leis de trânsito foram feitas para carros, como pode atestar qualquer um

que rotineiramente passa de bicicleta por sinais fechados, e elas certamente não foram escritas pensando-se em grandes grupos de ciclistas. Portanto a resposta a essa pergunta é óbvia: a Massa Crítica deve relativizar ou ignorar as leis de trânsito existentes quando isso servir à segurança e coesão do grupo, e seguir a lei quando ela servir aos nossos interesses e necessidades.

Os sinais vermelhos são um exemplo perfeito desse princípio. Quando aquele que está na frente da Massa chega a um sinal vermelho, a única coisa que faz sentido é parar. Dessa forma, ninguém se arrisca atravessando um cruzamento com tráfego transversal, consentimos aos motoristas a simples cortesia do seu direito de passar, e damos a nós mesmos uma oportunidade de parar, reagrupar e formar uma massa sólida. Mas se, quando a Massa Crítica estiver passando por um cruzamento, o sinal fechar, não faz sentido se separar em dois grupos, e portanto a bicicletada deve simplesmente continuar o seu percurso, protegida dos carros que esperam pela ação dos contedores.

#### 4. Quebrando a Massa

Quando a Massa se dilui demais para que se justifique o bloqueio de um cruzamento quando o sinal estiver vermelho, pode ser útil alguém gritar “Quebrar a Massa!”. A primeira parte da Massa Crítica continuaria pelo cruzamento e a segunda parte esperaria até o sinal abrir. Se tudo correr bem, os dois grupos se reencontrarão no próximo sinal. Essa tática é mais usada quando a Massa está grande e pouco coesa.

## PANFLETOS

À medida que a bicicletada segue, as pessoas nas ruas, esperando nos pontos de ônibus ou sentadas nos seus carros, vão querer saber o que se passa. Você não poderá parar e falar com todas elas e, mesmo se puder, será difícil resumir tudo numa frase. Portanto, para qualquer um que esteja curioso, realmente ajuda ter em mãos um pequeno panfleto que informe às pessoas o que é a Massa Crítica e por que achamos essa ação necessária, e que seja também um convite ao próximo evento.

Esses panfletos podem ser feitos de maneira que caibam três por folha de papel A4, a fim de baratear o custo e facilitar o seu transporte em bolsos de calças ou camisas. Distribua-os no início da bicicletada e certifique-se de que todos que estejam interessados em distribuir possuam um bolinho deles... e os observe serem distribuídos para centenas de pessoas que, de outra forma, nunca ouviram falar da Massa Crítica!

As pessoas que distribuem os panfletos durante o percurso são os verdadeiros diplomatas da bicicletada. Muitas vezes o contato cara-a-cara desses ciclistas, e ocasionalmente de patinadores, é especialmente útil na eliminação de situações tensas que surgem a partir de um motorista nervoso que tem que esperar. Um ciclista deve conversar com essas pessoas que se aborrecem por serem in-terrompidas ao voltarem para casa, explicando o objetivo da bicicletada enquanto passa um panfleto a elas. Isso demonstra que você pensou um pouco nelas e faz ganhar algum tempo: enquanto elas digerem as informações, a bicicletada prossegue.

Como os contedores, os distribuidores de panfletos dão um ar de autocontrole à bicicletada diante dos motoristas e dos pedestres. A contenção da Massa e a distribuição de panfletos são normalmente feitas de forma *ad hoc*, conforme a necessidade, por ciclistas que espontaneamente decidem realizar essas tarefas.

## CONHEÇA A LEI

Os pontos já descritos são um esboço do que a Massa Crítica precisa para ser tão prazerosa e alegre quanto é. Contudo, outras questões surgem à medida que ciclistas, centenas deles, tomam as ruas.

As leis de trânsito variam de estado para estado e de cidade para cidade.<sup>1</sup> Descubra o que o Código de Trânsito diz sobre bicicletas na sua região. Conheça seus direitos. Na Califórnia os ciclistas “gozam” de todos os direitos e responsabilidades dos veículos motorizados. Conhecer exatamente o que está escrito no Código e ser capaz de corrigir aqueles que o evocam erradamente são pontos

---

1. Esse não é o caso do Brasil. (N. T.)

que fortalecem os ciclistas na Massa Crítica. Você pode obter as leis e normas de trânsito nos órgãos competentes.

## **A BRIGADA DA TESTOSTERONA**

Que tipo de abordagem usamos em relação às pessoas que escolhem dirigir, ou que por acaso se vêem presas num carro, talvez por questões financeiras, quando a bicicletada passa? Tão importante quanto planejar estratégias para lidar com motoristas hostis é a necessidade de lidar com aqueles na bicicletada que possam provocá-los.

Para alguns ciclistas, a Massa Crítica é uma oportunidade para dar uma severa bronca nos motoristas, uma vez que agora NÓS possuímos a rua. A superdependência da nossa sociedade em relação aos veículos motorizados é um enorme e devastador problema social, e não será resolvido com o uso de táticas baixas e ineficazes por uma pequena minoria de ciclistas putos da vida. Mas um movimento pela mudança baseado na reivindicação do espaço público e na construção da comunidade humana, aberto às pessoas vindas de todo o espectro político e social, poderia contribuir para uma mudança mais profunda e fundamental no funcionamento da nossa sociedade.

## **VANGUARDAS**

Um dos aspectos importantes que se deve ter em mente é que a Massa Crítica tenderá a seguir quem quer que esteja na frente, mesmo que eles tenham ou não uma idéia clara de onde estejam indo. Tipos que querem ser “vanguarda”, decepcionados por suas palhaçadas autodestrutivas não ganharem proeminência no meio da Massa, geralmente correrão na frente dela, passarão por sinais vermelhos quando não for necessário e tentarão bloquear o máximo de tráfego possível. Ou poderão ainda decidir levar a bicicletada a um outro percurso que não aquele combinado.

Então o que acontece é que o sujeito que está na frente da Massa anda muito rápido, a Massa se dilui, carros entram no

meio dela, ninguém tem idéia do que está acontecendo, situações perigosas ocorrem muito rapidamente, e a Massa Crítica se torna uma Confusão Crítica.<sup>1</sup>

A maneira de contornar esse tipo de problema é colocar dois ou três amigos na frente da Massa. Eles devem fazer alguma idéia do percurso e, mais importante, ter o compromisso de ficar em grupo. Se ficarem juntos como um bloco, podem influenciar o andamento da bicicletada pedalando sem pressa, falando para todos quando necessário e tentando manter todos juntos. Se você fizer isso, terá que estar preparado para receber ofensas das pessoas que podem vê-lo como alguém que está impondo suas idéias aos outros. Mas falar o que se pensa e afirmar ativamente sua inicia-tiva não tem nada a ver com ser autoritário – de fato, é a essência da democracia.

## LESMAS

Lesmas são um grupo de ciclistas com atitude antagonista, que se mexem vagarosamente atrás do resto da Massa. Essa cera acaba diluindo a Massa e irrita os motoristas que estão esperando a bicicletada passar para atravessar o cruzamento ou que estão atrás dela, impacientes com o seu ritmo.

Novamente, faça conhecerem sua opinião e se sintam à vontade com essa forma de interação. Lembre-se, essas pessoas não estão nem aí para ter o momento mais agradável possível para o maior número possível. São egoístas que confrontam motoristas e destroem qualquer associação positiva que eles poderiam fazer após o resto da alegre Massa ter passado.

## POLICIAIS

Manifestações públicas tendem a dar uma imagem ruim ao governo, já que nitidamente mostram que ele nem sempre representa ou possui o apoio das pessoas.

---

1. Perde-se aqui o trocadilho do original: “a *Critical Mass* se torna uma *Critical Mess*”. (N. T.)

Naturalmente, a polícia se ocupa de manifestações da população, e eles geralmente seguem uma das duas abordagens: ou atacam o grupo – expondo a força sobre a qual esta sociedade está baseada – ou tentam passar a imagem de que são os responsáveis pelo evento e seus protetores zelosos.

Com as Massas Críticas da região de San Francisco, eles geralmente seguem a segunda abordagem, paternalista, permitindo que a bicicletada aconteça, bloqueando o tráfego para nós e se certificando de que a presença deles seja sentida como uma “escolta”. Em uma ocasião eles até mesmo chegaram a anunciar em um megafone antes da bicicletada: “Bem-vindos a este evento!” – alguém de fora pode ter suposto que tudo aquilo fora planejado e executado pela própria polícia!

Quando a polícia começa a prender pessoas ou incomodar os ciclistas, trata-se de uma tentativa de provocar um enfrentamento que justificaria uma repressão violenta – um enfrentamento no qual a vitória deles é quase garantida. É importante não lhes dar essa chance. Quando a polícia ordenar que a bicicletada vá para a pista da direita, cumpra. Depois, quando a barra estiver limpa, volte. Após mais algumas tentativas de controlar a bicicletada, a polícia em geral desiste e percebe que, fora a hipótese de prender todos, há pouco que eles possam fazer, exceto acompanhar e de fato atuar como os servidores públicos que professaram ser no juramento.

A melhor estratégia é evitar infringir qualquer lei a que não seja preciso desrespeitar, tentar argumentar com aqueles indivíduos na bicicletada que demonstram uma tendência a sair de controle e não dar à polícia uma desculpa para interromper o evento ou prender alguém. Seja claro e honesto sobre a bicicletada. Afinal de contas, estamos apenas pedalando para casa juntos em uma coincidência organizada. Portanto, dê aos policiais o papel com o percurso se eles o quiserem.

Independentemente do quanto eles possam tentar se apropriar ou controlar a bicicletada, a Massa Crítica é um movimento popular que funciona além das normas do governo e, como tal, não temos que tratar com a polícia (embora eles possam querer tratar conosco). Na cultura antiautoritária do meio ciclístico, recusar as ordens arbitrárias da polícia pode fazer sentido. Mas a melhor abordagem em relação à presença da polícia na Massa Crítica é não se envolver em um enfrentamento patético e destinado à derrota,

ou agir como se eles fossem nossos salvadores e protetores. Ao contrário, devemos ignorá-los e continuar com a tarefa de tentar construir uma Massa.



**NO EXIT**

**PROMOVA UM DESFILE**



© Andy Singer

# MOVIDO A PEDAIS



SINGER



**coleção**  
**BADERNA**

**TAZ**

ZONA AUTÔNOMA TEMPORÁRIA  
Hakim Bey

**DISTÚRBO ELETRÔNICO**

Critical Art Ensemble

**GUERRILHA PSÍQUICA**

Luther Blisset

**PROVOS**

AMSTERDAM E O NASCIMENTO DA CONTRA-  
CULTURA  
Matteo Guarnaccia

**SITUACIONISTA**

TÉRIA E PRÁTICA DA REVOLUÇÃO  
Internacional Situacionista

**URGÊNCIA DAS RUAS**

BLACK BLOCS, RECLAIM THE STREETS  
E OS DIAS DE AÇÃO GLOBAL  
Ned Ludd

**A ARTE DE VIVER PARA AS  
NOVAS GERAÇÕES**

Raoul Vaneigem

**MANIFESTO CONTRA O TRABALHO**

Grupo Krisis

**TESES SOBRE FEUERBACH**

Karl Marx  
(revista-pôster em edição bilíngüe)

**PARIS: MAIO DE 68**

Solidarity  
Texto inédito da Coleção Baderna  
na internet: [www.baderna.org/maio68](http://www.baderna.org/maio68)