

M. LUÍSA SOUSA

luisacoelhosousa@fct.unl.pt

FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA, UNIVERSIDADE NOVA DE LISBOA

## O “GUIÃO” TRANSNACIONAL DE TECNOCRATAS PARA O FUTURO DAS MOBILIDADES URBANAS, AO LONGO DO SÉCULO XX. UMA PROPOSTA DE INVESTIGAÇÃO

### RESUMO

O presente artigo aborda uma proposta de investigação que está a ser desenvolvida no âmbito de um projeto europeu sobre a história da mobilidade urbana sustentável. O projeto de investigação “The cultural politics of sustainable urban mobility, 1890-present (CPSUM)” visa contribuir para o debate contemporâneo sobre como tornar a mobilidade urbana mais sustentável através da investigação do seu passado, definindo sustentabilidade de acordo com o chamado relatório Brundtland da ONU (World Commission on Environment and Development, 1987), nas suas vertentes ambiental, económica e social (acessibilidade para todos).

### PALAVRAS-CHAVE

Mobilidades urbanas; *interbellum*; engenharia; sustentabilidade

---

### O PROJETO DE INVESTIGAÇÃO “THE CULTURAL POLITICS OF SUSTAINABLE URBAN MOBILITY, 1890-PRESENT (CPSUM)”<sup>1</sup>

O presente artigo aborda uma proposta de investigação que está a ser desenvolvida no âmbito de um projeto europeu sobre a história da mobilidade urbana sustentável.

O projeto de investigação “The cultural politics of sustainable urban mobility, 1890-present (CPSUM)” visa contribuir para o debate contemporâneo sobre como tornar a mobilidade urbana mais sustentável através da investigação do seu passado, definindo sustentabilidade de acordo com o

---

<sup>1</sup> A informação sobre o projeto CPSUM aqui apresentada é baseada no documento submetido por Ruth Oldenziel para candidatura ao financiamento à Organização Holandesa para Investigação Científica e no site do projeto. Retirado de <http://www.cyclingcities.info/research/cpsum/>

chamado relatório Brundtland da ONU (World Commission on Environment and Development, 1987), nas suas vertentes ambiental, económica e social (acessibilidade para todos). Nesse sentido, define como modos de mobilidade urbana sustentável os não-motorizados (mobilidade a pé ou de bicicleta) e os coletivos motorizados (transportes públicos). Historicamente, os modos de mobilidade sustentável foram extremamente contestados e deslegitimados, sendo considerados antiquados, perigosos e obsoletos.

O projeto visa compreender este processo e as estratégias culturais que enquadraram os vários modos de mobilidade colocando as seguintes perguntas: Como é que modos de mobilidade sustentável entraram em conflito com as prescrições do conhecimento produzido pelo planeamento urbano e pela engenharia de tráfego que privilegiaram a mobilidade automóvel? Como é que esses conflitos afetaram as escolhas de hoje relativamente aos modos de mobilidade? Como é que iremos manter a mobilidade para as gerações futuras, com acessibilidade para todos, num planeta com recursos limitados?

O projeto, coordenado por Ruth Oldenziel (professora catedrática na Divisão de História do Grupo Tecnologia, Inovação e Sociedade da Universidade Técnica de Eindhoven), obteve financiamento da Organização Holandesa para Investigação Científica (Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek, NWO) para o triénio 2015-2018<sup>2</sup>, sendo também cofinanciado pelos seus parceiros principais no âmbito da organização dos *workshops*. Os seus membros integram grupos de investigação de nove países: Holanda, Suécia, França, Alemanha, Finlândia (parceiros principais); Portugal, Reino Unido, EUA e China (parceiros associados). Do grupo português, baseado no Centro Interuniversitário de História das Ciências e da Tecnologia (CIUHCT), fazem parte M. Luísa Sousa e Hugo Silveira Pereira, investigadores que têm trabalhado sobre a história dos transportes e da mobilidade.

Nos vários *workshops* organizados no âmbito do projeto (sete no total, contando com os que ainda serão realizados) têm sido discutidos temas que serão desenvolvidos num livro a submeter para publicação em 2018 sobre conceitos e metodologias que permitam fazer uma análise comparativa da mobilidade urbana sustentável na longa duração, nomeadamente: como tratar o conceito de sustentabilidade historicamente, de que outros conceitos chave precisamos para pensar historicamente a mobilidade urbana sustentável, quais as melhores metodologias para captar

<sup>2</sup> Retirado de <http://www.nwo.nl/actueel/nieuws/2015/gw/toekenningen-voor-internationale-samenwerking-in-de-geesteswetenschappen.html>

historicamente modos de mobilidade cujos vestígios são, normalmente, difíceis de encontrar nas fontes arquivísticas tradicionais. Em termos metodológicos, o projeto visa responder a esta questão combinando metodologias que permitam simultaneamente perceber a realidade material e a construção das representações culturais dos vários modos de mobilidade, as práticas dos “utilizadores” e a construção e circulação de conhecimento técnico. Pretende usar-se uma “triangulação” de diferentes fontes quantitativas, qualitativas (fontes escritas) e visuais. Nas fontes quantitativas pretende estudar-se sobretudo o conceito de distribuição modal (*modal split*), que foi (e ainda é) um conceito criado pelos peritos (em particular, engenheiros) em mobilidade, tendo informado políticas que moldaram simbólica e materialmente a mobilidade urbana e que é agora usado criticamente pelos historiadores, quer como conceito, quer como objeto histórico. Este conceito é usado neste projeto para entender o poder dos números.

Por exemplo, no estudo de caso sobre a discussão das regras relativamente aos recenseamentos rodoviários nos congressos internacionais de estradas dos anos 1920s, que está a ser desenvolvido por Ruth Oldenziel, a opção técnica e política resultante de excluir os peões e os ciclistas das contagens, com o argumento de que não danificavam o pavimento das estradas, contribuiu para o futuro domínio da mobilidade automóvel nas vias públicas e à desvalorização de modos de mobilidade sustentáveis (Oldenziel, 2014). Relativamente às fontes escritas, o projeto tem discutido o uso de vários tipos de fontes, desde as institucionais, técnicas (como atas de congressos técnicos), até aos chamados ego-documentos (como diários e cartas) e a literatura. Exemplos destes últimos têm sido propostos por membros do projeto como Colin Polley, que tem usado, entre outras fontes escritas, diários (também tem usado a história oral) (Pooley, 2016) e Gijs Mom, que tem proposto o uso, como fontes primárias, da literatura e de outras formas de expressão cultural (poemas, romances, literatura juvenil, livros de ficção, livros de viagens, poemas, mas também filmes e canções), que abordem as experiências de viajar de automóvel. Num dos seus livros mais recentes, Mom (2015) defende que o uso destas fontes para a escrita de uma história cultural das mobilidades ligadas ao automóvel é a única forma de se captarem algumas das motivações e emoções ligadas a essa “aventura”, propondo que esta abordagem, que chama de “psicológica”, seja complementada com uma abordagem “sistémica”, baseada em fontes escritas mais convencionais (revistas, bibliografia secundária) (Sousa, 2016c).

As fontes visuais, como fotografias e filmes, cujo objeto sejam as cidades novecentistas (para um exemplo do uso de fotografias de ruas como

fontes ver Cochoy, Hagberg & Canu, 2014), têm sido propostas como forma de contrastar e complementar os dados quantitativos (como aqueles que provêm da contagem da distribuição dos modos de mobilidade), como também de complementar a investigação, através de fontes escritas, do processo histórico de construção de representações culturais sobre cada modo de mobilidade. Daniel Normark e Tiina Männistö-Funk apresentaram propostas sobre este tipo de abordagem em *workshops* do projeto que têm precisamente este objetivo.

Contribuindo para pluralidade metodológica presente no projeto, a proposta que a seguir se apresenta pretende usar fontes escritas, como atas de congressos e bibliografia secundária, esperando-se que o resultado do diálogo entre esta e as outras contribuições para o projeto traga perspetivas com mais *nuances* da história da mobilidade urbana sustentável. Pretende, também, trazer as escalas transnacional e nacional para esta história, combinando-as com outras escalas em estudo, nomeadamente a urbana e a da rua.

### **O “GUIÃO” TRANSNACIONAL DE TECNOCRATAS PARA O FUTURO DAS MOBILIDADES URBANAS, AO LONGO DO SÉCULO XX<sup>3</sup>**

O conceito de sustentabilidade contém ideias sobre o presente e sobre o futuro: não por acaso, o chamado relatório Brundtland, da ONU, marco importante na discussão sobre o “desenvolvimento sustentável”, tem o título de “O nosso futuro comum” (World Commission on Environment and Development, 1987). Uma das propostas para historiar o conceito de sustentabilidade poderá ser a de estudar os futuros que foram pensados no passado relativamente a pelos menos dois dos aspetos definidores da sustentabilidade, o social e o ambiental. Nesta proposta, pretende pensar-se os futuros do passado através do “guião” para as ruas urbanas prescrito por peritos que desenvolveram trabalho em fóruns internacionais, ou seja, a forma como estes peritos projetaram os seus usos futuros. Esta ideia de “guião” (*script*), proveniente da teoria ator-rede (uma das abordagens dos Estudos Sociais

---

<sup>3</sup> A versão desta proposta apresentada no Seminário Internacional e Interdisciplinar “Viver em|a mobilidade: Rumo a Novas Culturas de Tempo, Espaço e Distância”, organizado em novembro de 2016 pelo CECS — Centro de Estudos de Comunicação e Sociedade (Universidade do Minho) e que consta do livro de resumos, foi entretanto alterada (no quarto *workshop* do projeto, realizado em Paris, em fevereiro de 2017). As principais alterações são as seguintes: passou a ser uma proposta em co-autoria (Ruth Oldenziel, M. Luísa Sousa e Pieter van Wesemael); o número de organizações internacionais a serem estudadas passou de um para três; o período em análise passou do período entre-guerras para uma análise de longa duração, que percorrerá o século XX.

da Ciência e Tecnologia) (Akrich, 1992/2000; Akrich & Latour, 1992/2000), pretende captar que usos e utilizadores estão “prescritos” para determinado artefacto ou tecnologia, que relações de poder se estabelecem nessa definição e quem “inscreve” essas “prescrições” nesses artefactos.

Pretendemos focar-nos na circulação transnacional de conhecimento técnico nesses fóruns internacionais relativamente às vias públicas e ao uso do espaço urbano, averiguando como foram discutidos e representados, em termos políticos, culturais e técnicos, os interesses locais, a mobilidade urbana e os vários modos de mobilidade ao longo do século XX. Por exemplo, que modos de mobilidade foram promovidos ou desvalorizados? Pretendemos colocar estas questões relativamente ao trabalho produzido por três organizações internacionais que, por um lado, se dedicaram ao sistema de mobilidade rodoviária, e, por outro lado, à questão urbana (administração e planeamento). Essas associações são a Associação Internacional Permanente dos Congressos da Estrada (AIPCE) (fundada em 1909), a União Internacional de Autoridades Locais (UIAL) e a Federação Internacional de Habitação e Urbanismo (FIHU) (ambas fundadas em 1913). Estas são organizações nas quais se reuniram peritos que operaram a um nível transnacional, mas também nacional. Pretendemos ainda colocar perguntas relativamente à forma como o internacionalismo tecnocrático (Kaiser & Schot, 2014; Schot & Lagendijk, 2008) se manifestou nestes fóruns em relação à mobilidade urbana; em que medida, esses peritos nacionais, que operavam em contextos transnacionais, lidavam com interesses de classe; ou se podemos estabelecer uma periodização. Ao levantar estas questões, procuramos compreender o desenho das mobilidades urbanas como um processo histórico e entender até que ponto estas arenas internacionais de peritos funcionaram como um local de mediação entre diferentes interesses, moldando a futura materialidade da organização urbana através de enquadramentos específicos da questão urbana e dos diferentes modos de mobilidade.

Relativamente ao sistema rodoviário, e, em particular ao “sistema da automobilidade” (Urry, 2004), interessa perceber, por exemplo, como o futuro das ruas urbanas foi pensado para que a automobilidade viesse a ter um peso importante nas mobilidades urbanas. Dando o exemplo da AIPCE, percebe-se como é importante compreender como, neste caso, os engenheiros rodoviários que participaram nos congressos internacionais de estradas, contribuíram para esse futuro. Na sequência do primeiro congresso internacional de estradas, realizado em Paris, em 1908, que pretendeu resolver os problemas levantados pelos novos veículos motorizados, que trouxeram outro peso e outra velocidade às estradas (nomeadamente o problema do

pó e da inadequação do pavimento em macadame para estes veículos), foi criada, no ano seguinte, a AIPCE. A AIPCE tornou-se, sobretudo na primeira metade do século XX, num importante fórum de produção e circulação de conhecimentos sobre o sistema rodoviário, quer em relação à circulação nas estradas (regulamentação), quer em relação à sua construção e gestão (Mom, 2015; Sousa, 2016a, 2016b). Uma maneira de estudar a circulação e construção destes conhecimentos e de representações da realidade urbana e dos diferentes modos de mobilidade é estudar as atas e os relatórios dos congressos internacionais de estradas promovidos por esta associação, que ocorreram, grosso modo, com uma periodicidade de quatro anos (com exceção dos períodos das duas guerras mundiais). Os engenheiros que participaram nestes congressos, muitos deles fazendo parte de delegações oficiais de governos e das organizações nacionais que tutelavam as estradas de cada país, acabaram por integrar um *lobby* difuso, heterogéneo e não organizado, que defendeu a mobilidade automóvel, do qual fizeram também parte alguns clubes automóveis e de turismo (Merki, 1998).

Este *lobby* contribuiu para que nas primeiras décadas do século XX o sistema rodoviário se institucionalizasse em muitos países (ver, para o caso português, Sousa, 2016a), contribuindo para que as estradas e ruas urbanas fossem preparadas (literalmente e simbolicamente) para os automóveis, criando uma ideia de inevitabilidade do domínio destes veículos nas vias públicas. Uma das questões que aqui se colocam é sobre como esta ideia de inevitabilidade foi criada transnacionalmente, numa altura em que os automóveis eram apenas uma pequena minoria na distribuição dos modos de mobilidade. Estamos particularmente interessados em estudar como estes peritos operaram neste fórum internacional (e também a nível nacional) na criação dessa ideia de inevitabilidade e a forma como esta veio a moldar as vias públicas como “artérias” para a circulação, hierarquizando modos de mobilidade de acordo com a sua velocidade (Bonham, 2006; Packer, 2003).

O período entre as duas guerras mundiais foi particularmente importante para o projetar deste futuro da automobilidade, por vários motivos: deu-se a institucionalização do sistema rodoviário em vários países (com a criação, por exemplo, de órgãos estatais autónomos de engenheiros que definiriam políticas rodoviárias e contribuíram para a profissionalização da engenharia rodoviária; ou com a publicação dos primeiros códigos da estrada e a criação de serviços de viação); é o período durante o qual se discute um tipo de estrada para uso exclusivo dos veículos motorizados, a autoestrada, vindo a ser construídos mais de 500 km na Itália Fascista e mais de 3500 km na Alemanha Nazi (para a sua influência em Portugal, neste

período, ver Sousa, 2016d), mudando a forma de conceber as estradas, que deixam de estar acessíveis a todos (durante a discussão desse tema no congresso internacional de estradas realizado em Milão, em 1926, algumas vezes – sobretudo da Inglaterra e dos EUA –, usaram este argumento, entre outros, para se oporem à construção de uma rede de autoestradas, preferindo a renovação da rede “ordinária” de estradas já existente); permite compreender o que veio a acontecer no período pós-II Guerra Mundial relativamente à circulação de conhecimento técnico rodoviário entre a Europa e os EUA e, nomeadamente, questionar a tese da “americanização da Europa” (Krige, 2006) neste período – em particular, a influência americana na mobilidade europeia do pós-guerra<sup>4</sup>, mostrando que as trocas de conhecimento transatlânticas ocorriam, nos dois sentidos, no período anterior.

Tendo como base os três fóruns internacionais de peritos acima identificados, pretendemos perceber os como estes “guiões” para os modos de mobilidade e a realidade urbana foram pensados, representados e discutidos ao longo do século XX, projetando os seus usos e contribuindo para a sua tradução na materialidade das cidades.

Assim como o livro que está a ser preparado pelos membros do projeto pretende ser um ponto de partida para testar novas ideias sobre como a investigação histórica pode contribuir para pensar a mobilidade urbana sustentável e não um contributo conclusivo, a proposta de um seu capítulo que aqui se apresenta, para ser desenvolvida em co-autoria por Ruth Oldenziel, M. Luísa Sousa e Pieter van Wesemael, também pretende mais do que dar respostas, levantar questões.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Akrich, M. (2000). The de-scription of technical objects. In W. E. Bijker & J. Law (Eds.), *Shaping Technology/Building Society: studies in sociotechnical change* (pp. 205-224). Cambridge, Mass.: The MIT Press.

---

<sup>4</sup> O chamado Plano Marshall e instituições subsequentes, como a OCDE, tiveram um papel importante na influência americana na Europa, não só a nível cultural, como também nos níveis científico e técnico (Krige, 2006). No caso da mobilidade, há alguns trabalhos historiográficos que estudam a forma como o lobby rodoviário americano influenciou a mobilidade no período pós-II Guerra Mundial na Europa, nomeadamente através da circulação de conhecimentos da engenharia de tráfego americana (ver, por exemplo, Lundin, 2004; Østby, 2004; Schipper, 2007). Este é um dos temas que abordo no meu projeto de pós-doutoramento, financiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia, que se encontra em curso, intitulado “Estradas para a circulação e estradas para o fomento: a engenharia rodoviária em Portugal no pós-II Guerra Mundial (1945-1974)”.

- Akrich, M. & Latour, B. (2000). A summary of a convenient vocabulary for the semiotics of human and nonhuman assemblies. In W. E. Bijker & J. Law (Eds.), *Shaping Technology/Building Society: studies in sociotechnical change* (pp. 259-264). Cambridge: The MIT Press.
- Bonham, J. (2006). Transport: disciplining the body that travels. In S. Böhm, C. Jones, C. Land & M. Paterson (Eds.), *Against Automobility* (pp. 57-74). Oxford: Blackwell Publishing.
- Cochoy, F., Hagberg, J. & Canu, R. (2014). The forgotten role of pedestrian transportation in urban life: Insights from a visual comparative archaeology. *Urban Studies*. doi: 10.1177/0042098014544760
- Kaiser, W. & Schot, J. (2014). *Writing the rules for europe: experts, cartels, and international organizations*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Krige, J. (2006). *American hegemony and the postwar reconstruction of science in Europe*. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press.
- Lundin, P. (2004). American numbers copied! shaping the swedish postwar car society. *Comparative Technology Transfer and Society*, 2(3), 303-334.
- Merki, C. M. (1998). L'internationalisation du trafic routier avant 1914. *Relations internationales*, 95, 329-348.
- Mom, G. (2015). *Atlantic automobilism. emergence and persistence of the car, 1895-1940*. Nova lorque; Oxford: Berghahn Books.
- Oldenziel, R. (2014). Plenary lecture “whose mobility? sustainability & the politics of traffic counting in the 20th century”. Comunicação apresentada na “12th Annual Conference of the International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M)”, Filadélfia.
- Østby, P. (2004). Educating the norwegian nation: traffic engineering and technological diffusion. *Comparative Technology Transfer and Society*, 2(3), 247-268.
- Packer, J. (2003). Disciplining mobility: governing and safety. In J. Z. Bratich, J. Packer & C. McCarthy (Eds.), *Foucault, Cultural Studies, and Governmentality* (pp. 135-161). Albany, Nova lorque: State University of New York Press.
- Pooley, C. (2016). Mobility, transport and social inclusion: lessons from history. *Social Inclusion*, 4(3), 100-109. doi: 10.17645/si.v4i3.461
- Schipper, F. (2007). Changing the face of Europe: European road mobility during the Marshall Plan years. *The Journal of Transport History*, 28(2), 211-228.

- Schot, J. & Lagendijk, V. (2008). Technocratic internationalism in the interwar years: building europe on motorways and electricity networks. *Journal of Modern European History*, 6(2), 196-217.
- Sousa, M. L. (2016a). *A mobilidade automóvel em Portugal, 1920-1950*. Lisboa: Chiado Editora.
- Sousa, M. L. (2016b). Neuvième congrès mondial de la route, Lisbonne, 1951. In *Encyclopédie pour une histoire nouvelle de l'Europe*. Retirado de <http://ehne.fr/article/civilisation-materielle/modernites-materielles-reflet-dune-europe-en-croissance/neuvieme-congres-mondial-de-la-route-lisbonne-1951>
- Sousa, M. L. (2016c). Recensão do livro *Atlantic Automobilmism. Emergence and Persistence of the Car, 1895-1940*, de G. Mom. *HoST - Journal of History of Science and Technology*, 10(1), 133-135. doi: 10.1515/host-2016-0008
- Sousa, M. L. (2016d). Roads for the 1940 portuguese nationality commemorations: modernising by excess in a context of scarcity. *The Journal of Transport History*, 37(2), 175-193. doi: 10.1177/00225266166666092
- Urry, J. (2004). The ‘system’ of automobility. *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), 25-39. doi: 10.1177/0263276404046059
- World Commission on Environment and Development. (1987). Our Common Future. Retirado de <http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf>

Citação:

Sousa, M. L. (2018). O “guião” transnacional de tecnocratas para o futuro das mobilidades urbanas, ao longo do século XX. Uma proposta de investigação. In E. Araújo, R. Ribeiro, P. Andrade & R. Costa (Eds.), *Viver em|a mobilidade: rumo a novas culturas de tempo, espaço e distância*. Livro de atas (pp. 86-94). Braga: CECS.