



# FÉ NA MODERNIDADE E PÉ NA TÁBUA

A polêmica  
relação que  
o Brasil criou  
com o  
automóvel

CARLOS HAAG

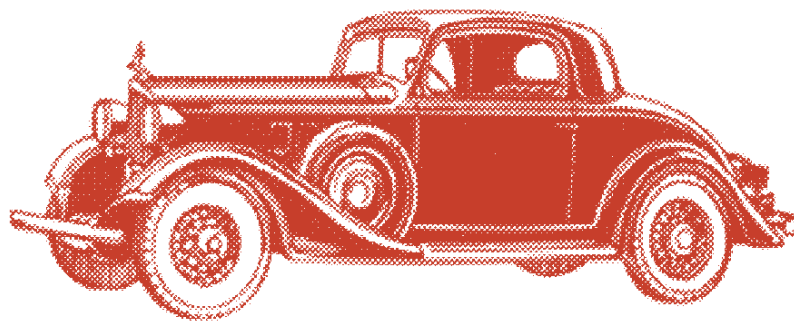
O automóvel tinha “acabado” de chegar ao Brasil, em 1892, com os irmãos Alberto e Henrique Santos-Dumont, quando, poucos anos depois, em 1903, se registrou um dos primeiros acidentes automobilísticos do país, envolvendo o abolicionista José do Patrocínio e seu amigo Olavo Bilac, para quem ele emprestara seu carro recém-chegado da França. Após tentar aprender a dirigir por alguns quilômetros e deixar muitos transeuntes em pânico, o poeta parnasiano “enfiou” o carro numa árvore. “Isso só aconteceu porque eu não fui batizado. Sem religião e com essas ruas vagabundas o progresso não é possível”, teria exclamado Patrocínio. A história é representativa do como se deu a introdução do automóvel no Brasil, transformado em força motriz do progresso nacional e fonte de poder e hierarquização para poucos durante décadas. “Para as elites, o carro era a ferramenta perfeita para conseguir o progresso com ordem. O automobilismo, nesse contexto, criaria um Brasil moderno e sem conflitos. Era um ícone do crescimento de um Estado democrático, desenvolvido e moderno”, explica o historiador e brasilianista Joel Wolfe, da Universidade de Massachusetts, Amherst, autor do livro recém-lançado *Autos and progress: the brazilian search for modernity* (Oxford University Press).

“Para alcançar isso, esse grupo não se preocupava com as realidades sociais, mas com a maximização do potencial do carro como veículo do progresso e da civilização. Havia todo um discurso simbólico que colocava o carro como uma representação moderna de um espírito empreendedor do passado, das bandeiras e dos bandeirantes, que promoveria uma espécie de comunhão com as nações modernas, em especial os Estados Unidos”, afirma o historiador Marco Sávio, professor da Universidade Federal de Uberlândia (UFU) e autor de *A cidade e as máquinas* (Annablume/Fapemig). Assim, mesmo que fosse um bem de consumo ao qual apenas uma parcela ínfima da população tinha acesso, o carro mobilizou a atenção dos poderes públicos e de largas fatias do orçamento em prol do asfalto nas cidades e das estradas de rodagem. “Era um reflexo dos interesses de um pequeno grupo de pessoas que queria desfrutar do prazer de dirigir, uma ideia de sociedade automotiva onde os deslocamentos eram livres de qualquer impedimento”, analisa Sávio. Era a chamada “utopia possível”, nos dizeres do prefeito paulistano Firmiano Pinto, que já nos anos 1920 defendia o asfaltamento de São Paulo para abrigar os carros, ainda que fossem poucos, em detrimento das necessidades mais prementes da sociedade.

“Era o ideal de uma sociedade sem conflitos, em que a livre circulação é o símbolo maior de *status* e liberdade. Os motoristas dessa elite se davam ao direito de transitar acima do bem e do mal, uma amoralidade abjeta que causava mortes. Era o privilégio da máquina acima dos direitos a outras formas de uso do espaço público”, diz o pesquisador da UFU. Aqui, novamente as “lições” do acidente de Bilac, totalmente alheio às pessoas ao seu redor, confortável em sua posição “superior” de motorista, e da ira de Patrocínio pela “culpa” das autoridades que não deram a ele as tão “fundamentais” condições de rodar sem ser detido por nada. “Criou-se, desde então, um padrão baseado numa ideia de domínio e de direito natural e incontestável de usar os espaços da cidade para o trânsito, com o poder de usar a força sempre que algo interromper o direito sagrado ao tráfego livre e desimpedido”, nota Sávio.

“É notável que o automóvel tenha sido reinventado com um instrumento de nivelamento nos Estados Unidos, mas que, no Brasil, tenha ficado muito mais marcado como um elemento de distinção, indicando uma intrincada escala de inferioridade ou superioridade social”, observa o antropólogo Roberto Da Matta, professor da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio) e autor da pesquisa *Igualdade no Trânsito*, agora transformada no livro *Fé em Deus e pé na tábua: como e por que o trânsito enlouquece no Brasil* (Rocco). “Os comportamentos bárbaros no trânsito resultam menos de questões de obras e melhorias materiais que do fato de que todos se sentem especiais, superiores e com direitos a regalias e prioridades que justificam o desleixo e

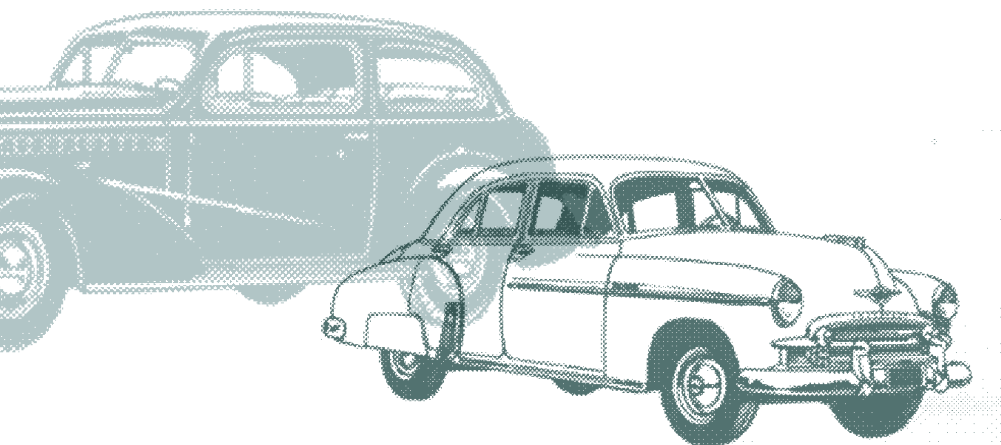
a impaciência para com a norma geral materializada num sinal e numa faixa de pedestres”, observa. “O automóvel é uma opção que está em harmonia com o estilo aristocrático de evitar o contato com a plebe ignara, o povo pobre, chulo e comum, desde os tempos das liteiras e dos palanquins. A nossa preferência por formas individualizadas de transporte representa um retrocesso. Por outro lado, a onda desenvolvimentista



Os motoristas  
dessa elite se  
davam ao direito  
de transitar  
acima do bem  
e do mal, diz  
Marco Sávio

de meados do século XX permitiu-nos os delírios de sermos donos de um carro como coroamento do sucesso individual. Fomos para a individualização dos meios de transporte pensando apenas na sua dimensão individual e deixamos de lado as normas e os requerimentos coletivos.” Para o antropólogo, há a ausência histórica, que data da forma como o automóvel foi introduzido no país, de uma plena consciência igualitária, fruto de vícios coloniais, justamente num espaço que a modernidade, supostamente adquirida com o carro, exige que seja marcado e construído pela igualdade. “É esse choque de expectativas hierárquicas: quem se vê como ‘mais rico’ tem um carro ‘mais caro’, é ‘branco’ etc. e, assim, espera o reconhecimento de sua superioridade, em choque com a imposição da igualdade, que vale para todos e demarca o universo da ‘rua’. Isso é o que produz a sensação geral de caos e estresse no nosso trânsito”, diz.

Segundo Da Matta, o paradoxo que aumenta o nosso “estresse” é que nenhum “jeitinho” pode ser dado e nada podemos fazer para ultrapassar a igualdade que constrói o ambiente público no qual circulamos quando deixamos nossas casas. “Culpamos o governo e, assim, jogamos fora todo um processo de aprendizado de paciência que melhoraria nosso comportamento nessa área”, analisa. Surgem Bilac e Patrocínio novamente, mesmo quando se misturam religião e gasolina. “Daí o ‘fé em Deus e pé na tábua’. Este último evidencia o lado mais típico de nossa conduta pública, o sinalizador do desejo individual que representa a pressa e a impaciência ao ter o caminho obstruído por uma multidão de desconhecidos. Esses outros que não aceitamos como iguais e que são ‘obstáculos’ em nosso trajeto. Essa é





uma visão de nós mesmos como seres especiais, dotados de posição singular e, até prova em contrário, elevada e protegida no sistema, por termos um elo íntimo com o Ser Supremo”, diz o antropólogo. “O automobilismo ganhou, no Brasil, qualidades de uma ideologia, uma promessa de curar todos os males nacionais. Pela primeira vez na história brasileira a tecnologia foi abraçada como um instrumento de transformação econômica, política e social da sociedade. Essa tecnologia serviria para quebrar as barreiras da integração nacional de forma pacífica e ordeira. O carro iria destruir os obstáculos ao desenvolvimento capitalista e fornecer as bases para a criação de uma verdadeira cultura brasileira e identidade”, diz o brasilianista Joel Wolfe.

O automóvel chegou ao Brasil e se consolidou por aqui como uma grande conquista da civilização, a vitória da ciência humana sobre a natureza. Isso funcionou especialmente bem para a elite paulista, para quem o carro deveria cumprir um papel-chave na conclusão da história da conquista bandeirante, uma segunda etapa de construção da nação brasileira, agora não mais pelo território, mas civilizando, por meio da presença do automóvel e da estrada de rodagem”, afirma Sávio. Era o “neobandeirismo”, onde se destaca a figura de Washington Luís, prefeito e governador de São Paulo e autor da famosa frase “Governar é abrir estradas”. Ele investiu na modernização da infraestrutura de transportes, construindo 1.326 quilômetros de novas estradas, levando esse amor pelas “boas estradas” quando assumiu a Presidência da República em 1926. “Com ele e a elite paulista, o automóvel virou algo mais do que um meio alternativo de transporte, se transformando num paradigma de ‘ser paulista’. A mentalidade geral desses homens defendia a superação do ‘atraso’ nacional e estadual com a construção de estradas que possibilitassem uma ligação rápida do interior com a capital, de forma que todo o poder e a riqueza da civilização paulista pudessem influenciar a transformação do interior do Brasil”, continua Sávio. “Curiosamente, a elite do café, que se beneficiava muito com a ligação da infraestrutura nacional à

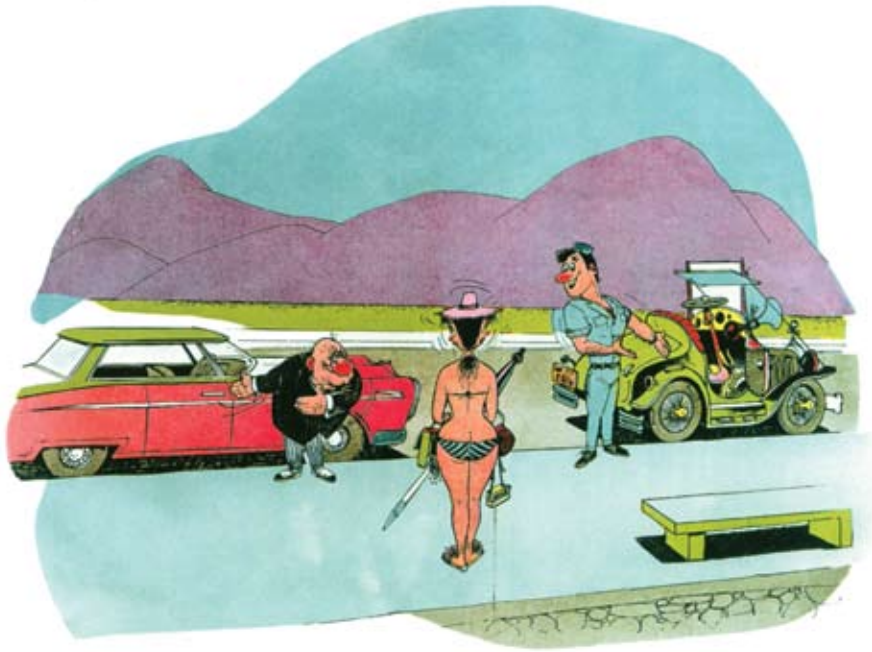


REPRODUÇÃO DO LIVRO A REVISTA NO BRASIL

## O automóvel chegou ao Brasil e se consolidou por aqui como uma grande conquista da civilização

economia de exportação, popularizava perigosamente as máquinas, que, em pouco tempo, desafiaram o modelo econômico liberal. Afinal, o carro abria a possibilidade de, pela primeira vez, se unificar a nação e, com isso, abalar a predominância do estado paulista frente ao Estado”, diz Wolfe. Reveladora dessa nova tendência, aberta pelo culto ao automóvel, foi a Lei de Estradas Federais, criada em 1927.

“Essa lei encorajava os estados a solicitar verbas do governo federal para a construção de estradas, com a condição de que essas fizessem parte de um sistema nacional de rodagem. Era mais uma novidade que ia de encontro à longa tradição republicana de *laissez-faire* econômico. O carro, aos poucos, abria caminho para um Estado centralizado”, continua o brasilianista. Para tanto contribuíram as empresas norte-americanas automobilísticas que



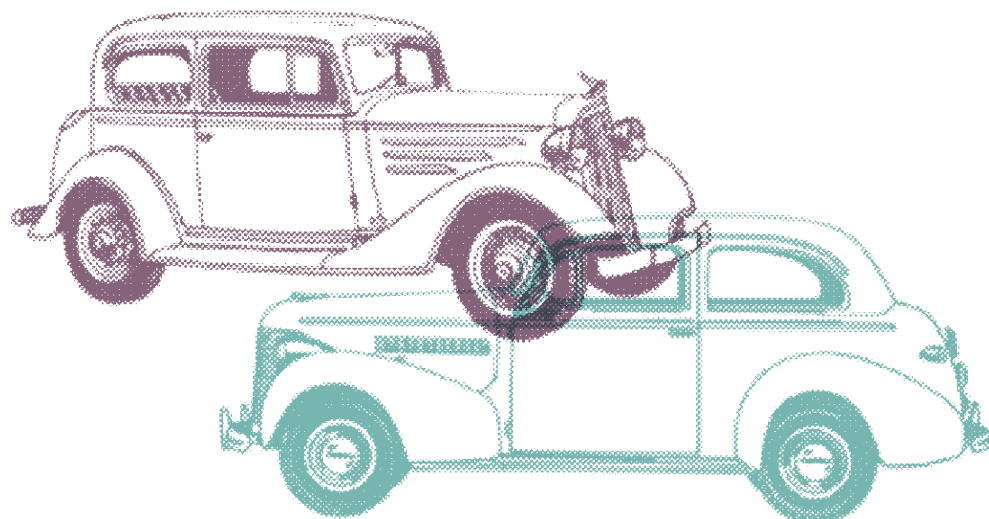
vieram se estabelecer no país, como a Ford e a General Motors. “Elas eram vistas como instrumentos necessários de progresso, capazes de transformar imigrantes desordeiros do exterior e do campo numa classe trabalhadora disciplinada que transformaria o país.” Ou como escreveu o próprio Henry Ford em *Hoje e amanhã*: “O automóvel fará uma grande nação do Brasil. Os nativos, embora alheios ao maquinário e a qualquer forma de disciplina, irão logo assimilar o mundo da linha de montagem”. “Ao encorajar o transporte por carro pelo interior do Brasil, as companhias norte-americanas ajudaram a mudar a geografia mental do país. E estimularam a construção de estradas tendo como meta aumentar a demanda por veículos, que deveria ser expandida para toda a nação”, explica Wolfe.

“A estratégia da Ford do Brasil sempre foi difundir a ideia de que possuía um carro funcional e que era a resposta ideal para as condições do país, sempre ligando sua marca com a questão premente da estrada de rodagem. Esses conceitos soavam como música para a elite de um Estado com pouquíssimas estradas em condições ideais para a prática do automobilismo”, completa Sávio. Ao mesmo tempo, a propaganda dessas companhias reforçava a modernização conservadora do automóvel, movida pe-

**O bonde era visto como um meio ‘inadequado’, já que colocava, lado a lado, membros de classes separadas**

la hierarquização da sociedade, em que mesmo os proprietários de carro menos valiosos, como o modelo T, da Ford, começavam a ser considerados como uma classe inferior de cidadãos, acima apenas da imensa massa de pedestres que sofria com a ameaça do trânsito caótico. “Quase me atiro sob as rodas de um auto. Era um Ford. Não quis. Morte muito ordinária”, explicou o personagem suicida de *Automóvel de luxo* (1926), livro do modernista Mário Gracioti.

Segundo Sávio, esses eram frutos de um movimento iniciado a partir de 1909, em São Paulo, quando os projetos de transporte passaram a refletir mais os anseios de um pequeno grupo para que o automóvel passasse a assumir o lugar que um dia foi do bonde como centro de preocupações do transporte. “A aparição de organismos como o Automóvel Club de São Paulo, em 1908, que congregava os cidadãos mais importantes do estado, ajudou a relegar o transporte coletivo a um segundo plano. O bonde, por exemplo, era visto como um meio ‘inadequado’, já que colocava, lado a lado, membros de classes separadas que sempre se segregaram.” As pressões desse grupo cresciam não apenas contra os bondes, mas também contra as ferrovias, até então aclamadas como força de progresso para a economia cafeeira. “A situação era ainda pior para os pedestres, contra os quais era legítimo usar da força e da violência para que saíssem das ruas, tornando-as livres para o tráfego.” O bem comum, assim, nunca esteve nas preocupações dessas elites, que, conta o pesquisador, viam o espaço público





como extensão do espaço privado e respondiam apenas a anseios de grupos que promoveram a construção de uma complexa infraestrutura dedicada ao carro, sem criarem contrapartidas para os grupos que tiveram suas vidas afetadas pelo novo meio de transporte. Ao final dos anos 1920, os veículos passaram a ser os senhores absolutos das ruas e os pedestres eram “empecilhos da utopia possível”, invasores. O passado, histórico, reforça os problemas presentes. “Com a chegada do automóvel, esse virou dominante, algo que é coerente com o modelo dos segmentos aristocráticos brasileiros, que, tendo o carro, abandonam o bonde e o trem, reiterando um desdém pelo transporte público e reiterando o nosso viés hierárquico”, analisa Da Matta. “No Brasil retomamos o uso da liteira quando adotamos o uso do transporte individual. Foi como ficamos modernos e parecidos com os americanos e permanecemos fiéis ao nosso gosto por um espaço construído hierarquicamente. Fizemos a ginástica de adotar os carros, mas não ensinamos os motoristas a internalizar normas.”

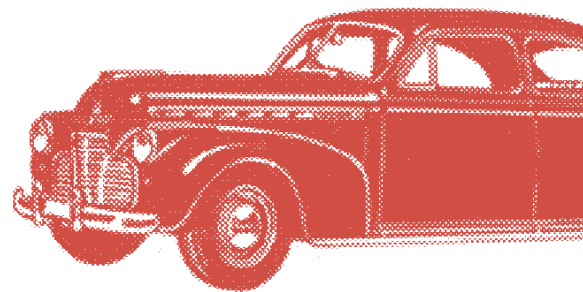
Por isso, continua o pesquisador, a parada obrigatória, a espera por outro veículo ou pedestre é um sinal de “perda de tempo”, já que a igualdade é sempre vivida como inferioridade no Brasil. “Entre nós o verbo ‘respeitar’ conota escolha ou opção (sendo mais indicado para quem se pensa como superior); e o verbo ‘obedecer’ é compulsório (sendo aplicado a quem se pensa ou é imaginado como inferior). Afinal, como se diz por aí: ‘Manda quem pode, obedece quem tem juízo!’. Esse verbo ‘respeitar’, aplicado a sinais, pessoas, pedestres e outros veículos no trânsito, revela o lado opcional de uma sociedade que até hoje tem se recusado a encarar a igualdade como um princípio da democracia”, diz Da Matta. O resultado desse choque entre igualdade e desigualdade, continua o antropólogo, explica o uso frequente do “salve-se-quem-puder”. “Em vez de esperar pela nossa vez, apelamos para o ‘Você sabe com quem está falando?’ e tentamos sair da situação de ‘qualquer jeito’. Seja subindo na calçada sem pensar nos outros carros, sinais, faixas e pedestres; seja criando uma via extra; seja resmungando alto e discutindo inutilmente com os condutores dos veículos situados à nossa frente que,



## No Brasil retomamos o uso da liteira quando adotamos o uso do transporte individual, diz Da Matta

por sua vez, estão também gritando e reclamando”, analisa. “Ou seja: hierarquizamos por conta própria e violentamente, ‘na marra’, o espaço público por meio de uma ação pessoal, agressiva, sem pensarmos nas suas consequências, seja porque estamos estressados com a situação que nos faz perder tempo ou impedidos de chegar ao nosso destino.” Nesse embate hierárquico, de raízes antigas, a força da lei é relativa. “A presença do guarda faz nascer as atitudes igualitárias; sua ausência traz de volta a ideia do mais ou menos, da gradação e das velhas precedências hierarquizadas. É a percepção da infração como norma e que está ligada à impunidade e também à certeza de que certas pessoas são punidas e outras não”, diz.

**A** ausência de paciência relativamente ao outro é inegável, nota o pesquisador. Ela nasce desse sentimento de superioridade, de acordo com o qual todos devem nos compreender e respeitar, mas a recíproca não é absolutamente verdadeira. “Se o nosso carro enguiça e promove um congestionamento; se encontramos um velho amigo dirigindo ao nosso lado e batemos um papo; se paramos na porta da escola para nossos



filhos, não tem problema, pois os outros são invisíveis, não estamos atrapalhando ninguém, mas realizando algo normal (e legítimo). Daí nossa indignação quando alguém buzina e chama nossa atenção para o abuso; daí a nossa repulsa com a ‘falta de educação’ de quem reclama e deveria compreender e esperar não por sua vez, mas por nós.” Mas quando nos transformamos no “outro” tudo muda de figura. “A ausência de paciência, a pressa tão amiga da imprudência e irmão do acidente, faz parte do estilo brasileiro de dirigir. Ela trai a consciência e a incapacidade para negociar cordialmente e põe a nu a incapacidade que revela a ausência de uma educação, de uma preparação para a igualdade”, avalia o antropólogo. Outro elemento expressivo desse esquema, segundo Da Matta, é a forte identificação mental ou psicológica entre o condutor e o veículo. Isso, aliás, revela o que está na raiz da falta de espaço no trânsito para a circulação de carros que ocupam uma área significativa quando transportam apenas uma pessoa, um supercidadão que fica encastelado em seu mundo. Assim, o carro vira um instrumento de projeção da personalidade do seu dono e um índice de ascensão social e capacidade de consumo: uma ofensa ao automóvel equivale a uma ofensa ao seu motorista. “Assim, um leve esbarrão involuntário ou uma colisão sempre é ponto de partida para ‘cenas’ e jamais como aquilo que é um evento promovido pelo acaso: um acidente. Daí a atitude inicial do drama de qualquer colisão é estabelecer uma ‘culpa’ com coação social ou física agressiva e o famoso ‘Você sabe com quem está falando?’” Provavelmente o que Bilac e Patrocínio diriam se, em 1903, uma autoridade questionasse o que o carro fazia na árvore. ■