



AUTOMOBILISMO QUAL USO, QUAL SIGNIFICADO?

Ronai Pires da Rocha

O automóvel se diz de muitos modos. Em pouco mais de cem anos, deixou de ser uma invenção intrigante para se transformar em um dos eixos da economia e da vida nas cidades; passou a ser uma fonte de facilidades para a vida cotidiana, mas também a causa dos mais variados transtornos. O automóvel transformou-se, sob certo ponto de vista, em uma forma dominante de vida e o centro de uma terceira guerra mundial nunca declarada, como diz o poeta Heathcote Williams, no *Autogeddon*; de um lado, o carro drena as energias da Terra e deforma as cidades; de outro, transforma as relações do homem com o espaço e o tempo de uma forma aparentemente irreversível, já que as necessidades humanas de transporte individual parecem ser incontornáveis. Pensar o automóvel, no entanto, não é uma tarefa simples, dada a natureza do próprio objeto, que mistura em si natureza e cultura, necessidade e desejo, economia e arte. No automóvel, não apenas encontramos toda sorte de fetichismo, mas também todo tipo de conseqüências, que vão desde sua possível influência no feminismo até novas formas de engajamento político. Daí a complexidade de se compreender adequadamente seus usos e significados.

Que coisa é essa, automóvel?

Em 1896, o sr. Karl Benz montou um veículo com três rodas no qual adaptou um motor de combustão interna que podia funcionar enquanto houvesse combustível, pois era dotado de um sistema de refrigeração por meio de água. Um jornal da época saudou o invento como algo que poderia ser extremamente prático para médicos, viajantes e amantes de esportes. O triciclo do Sr. Benz, no entanto, era apenas uma criação engenhosa que foi recebendo aperfeiçoamentos e novas versões, sem que sua praticidade ficasse provada. O Sr. Karl Benz, ciente de quantas melhorias seu invento carecia, duvidava que a coisa viesse a ter sucesso comercial. Dois anos depois da apresentação do primeiro modelo, ele já havia chegado a um triciclo ligeiramente melhor, com um motor de 1,5 CV, um pequeno depósito de gasolina, um freio manual semelhante ao das carroças e sapatas de couro que atuavam sobre as rodas traseiras; mas muito havia a ser feito e o auto não se movia mais do que por algumas centenas de metros, em pequenos testes.

Na manhã do dia 5 de agosto de 1888, o Sr. Benz encontrou um bilhete de sua esposa Bertha, no qual ela lhe comunicava que havia saído cedo com os dois filhos para visitar a mãe que residia em Pforzheim, distante cem quilômetros de Mannheim, a cidade onde moravam. No final do dia, o Sr. Karl recebeu um telegrama de Bertha: ela estava com a mãe, em Pforzheim, mas não havia usado o trem para a viagem e sim o triciclo motorizado. Bertha havia saído ainda madrugada e viajado todo o dia, desde Mannheim, quebrando o silêncio da Floresta Negra,

Copyright: Lauren Capocitti



passando por Weinheim, Heidelberg, Wiesloch e Durlach, chegando ao anoitecer em Pforzheim. Como as estradas eram mais do que precárias, ela decidiu acompanhar o trajeto da ferrovia que ligava as duas cidades, como uma garantia de estar sempre no rumo. A viagem, que hoje pode ser feita em uma hora, foi repleta de incidentes: o carburador entupiu, a corrente de transmissão partiu-se, o isolamento do cabo de ignição se desfez, os freios se desgastaram, a gasolina terminou. Assim, os trabalhos de Bertha não foram poucos. A gasolina era um artigo de farmácia, vendida em vidros pequenos e usada para remover sujeiras. Bertha levou todo o estoque das farmácias que encontrou pelo caminho. Quando o triciclo parou, por causa de uma obstrução no carburador, ela sacou um grampo de cabelo que usava para fixar o penteado e com ele conseguiu limpar o conduto; quando o fio da ignição perdeu o revestimento e o motor apagou, ela tirou a liga de elástico que prendia sua meia de seda e com ele refez a proteção do cabo; quando a corrente quebrou, localizou um ferreiro e o homem providenciou um conserto; quando os freios perderam a eficiência, achou um seleiro que improvisou novo revestimento; e em algumas subidas mais íngremes, diante das quais o pequeno motor se rendia, pedia um empurrão aos fazendeiros que assistiam à passagem da estranha viatura. Ao entrar da noite, Bertha chegou ao destino com seus dois filhos; foi a primeira pessoa a usar um automóvel na forma como estamos acostumados a fazer hoje.¹

¹ A viagem de Bertha é contada com maiores ou menores detalhes nos livros que nararam o surgimento do automóvel e em verbetes de enciclopédias virtuais como a *Wikipedia*.

² É preciso lembrar aqui que até a viagem de Bertha o cavalo era o meio de transporte individual por excelência e isso era discriminador dos sexos. Havia selas diferentes para homens e mulheres; as mulheres usavam a “sela lateral”, um dispositivo que permitia montar com as pernas para o mesmo lado. Tratava-se de um assento estofado cujo lado direito era protegido por uma grade curva; no cabeçote havia duas pegas e as pernas da mulher pendiam para o lado esquerdo do cavalo. Esse tipo de sela não proporciona à mulher a mesma posição de domínio e segurança que a sela masculina, na qual o cavalo é controlado também pela pressão das pernas do cavaleiro, uma em cada lado do corpo do animal.

Eu não sei o quanto há de verdade e o quanto há de lenda nessa história. O que me importa aqui é seu possível simbolismo. Na pequena cidade de Pforzheim, há hoje um monumento que homenageia essa viagem em tudo carregada de simbolismo: uma mulher, no final do século dezenove, transforma-se em pioneira no uso de um dispositivo de transporte individual; ela toma o carro do marido e vai para a estrada com seus filhos; na estrada ela abre mão do penteado elegante para transformar o grampo de cabelo em ferramenta; abre mão da meia de seda para manter a eletricidade do carro; e vai solicitando tarefas aos homens do caminho, ferreiros, seleiros, fazendeiros, farmacêuticos, todos a serviço de uma mulher encarapitada em uma gerinçõa quase incompreensível, uma carruagem sem cavalos.²

Ao tomar conhecimento dessa história, não pude deixar de pensar na complexidade do lugar do automóvel na cultura. O carro é um bem econômico muito importante, por certo, mas e quanto ao mundo de investimentos simbólicos que o ligam a todo tipo de fetichismo? E quanto ao

³ Ainda hoje existem pessoas que montam seus automóveis artesanalmente nas garagens, como ocupação prazerosa. A grande maioria contenta-se com equipá-lo, lavá-lo, poli-lo.

⁴ O escrito de Barthes foi publicado no volume *Mythologies*, Editions du Seuil, Paris, 1957. A crônica era sobre um modelo da Citroën lançado em 1957. A comparação feita por Barthes lembra uma observação semelhante feita por Hannah Arendt: “As catedrais foram construídas *ad maiorem gloriam Dei*; embora, como construções, sirvam decerto às necessidades da comunidade, sua elaborada beleza jamais pode ser explicada por tais necessidades, que poderiam ter sido servidas igualmente por um outro edifício qualquer. Sua beleza transcendia todas as necessidades e as fez durar através dos séculos. A frase de Arendt está em *Entre o Passado e o Futuro* (Perspectiva, São Paulo, 1972), p. 261. Guardadas as proporções, a passagem citada seria adequada para descrever o que aconteceu com os seis automóveis *Bugatti Royale* fabricados no início dos anos trinta. O último que trocou de dono alcançou mais de oito milhões de dólares.

⁵ A expressão é de Jean Baudrillard em *O Sistema dos Objetos*. Tradução de Zulmira Ribeiro Tavares. São Paulo: Perspectiva, 2008. p. 74.

mundo da artesanaria ligado a ele?³ A funcionalidade do objeto parece ficar embaçada diante dos investimentos simbólicos por ele sofrido. Não é fácil pensar o automóvel. São tantos os seus significados e tamanhos os desafios colocados pelas exigências triviais de deslocamento individual, que o tema se torna mais complexo do que podemos imaginar. Essa complexidade foi sugerida, entre outros, por uma crônica de Roland Barthes na qual ele compara os automóveis às catedrais góticas; elas foram a “criação suprema de uma era, concebidas com paixão por artistas anônimos e consumidas como imagem, se não em uso, por toda uma população que se apropria delas como um objeto puramente mágico”⁴.

Aparece assim um dos elementos que sempre esteve associado ao automóvel. Juntamente com os aspectos utilitários de transporte, estão, desde o início, os aspectos de luxo e “nobreza mobiliária”⁵. A descrição do tipo de coisa que um automóvel é parece variar pouco com os tempos. Aquilo que hoje devemos dizer do automóvel em nome de uma descrição mínima da coisa estava já prenunciada desde os tempos pioneiros do Ford modelo T: trata-se de um artefato humano somente tornado possível pelo domínio de conhecimentos técnicos complexos, de ordem mecânica, química e elétrica surgidos com a revolução industrial; é um objeto regulamentado por um conjunto de leis que normatizam sua fabricação, venda, manuseio, manutenção e descarte; para o manuseio, o objeto é dependente de vastos espaços urbanos de deslocamento e guarda do mesmo; o manuseio, por certo, é legislado nos mínimos detalhes; o objeto está ligado a um sistema de manutenção cotidiano de suas condições de uso, com combustíveis e cuidados especiais; é causador de impacto urbano-ambiental sonoro, mecânico, visual, psicológico, causador de toda sorte de acidentes, emissor de partículas nocivas aos seres vivos e aos processos da natureza, causador de todo tipo de acontecimento não intencionado por seus usuários; o objeto é parte do mercado de bens funcionais e de luxo; trata-se de uma mercadoria de relevante importância nos mercados e economias do mundo e em torno dele existem milhares de outras indústrias e milhões de outros empregos; e finalmente, a coisa que se move por si mesma é um objeto-símbolo; Baudrillard sugere que a posse do automóvel transforma-se numa espécie de “diploma de cidadania”. O automóvel é um “objeto sublime”, na medida em que abre um parêntese na cotidianidade dos outros objetos, subvertendo nossas relações com o espaço e o tempo. Isso, certamente, antes da

⁶ Alguns sociólogos têm-se debruçado sobre esse intrigante fenômeno. Nos últimos quinze anos esse fenômeno, “*viatures brûlées*”, foi responsável por mais de quinhentos mil automóveis incendiados no período. Na noite de Ano Novo ocorre o pico dessa atividade, quando centenas de automóveis são queimados.

⁷ O nome de Bertha Benz lembra o nome de Berta Bovary, a infeliz filha da mais ainda infeliz Madame Bovary. *Madame Bovary* foi publicado em 1856. A ação da novela de Flaubert se passa entre os anos de 1827 e 1846, uma época ainda distante das carruagens sem cavalos. Os personagens de Flaubert se deslocam vagarosamente, montados a cavalo, em carruagens, charretes, cabriolés, tîlburis, carroças, diligências e fiacres. As cenas do casamento de Carlos e Ema incluem a minuciosa descrição de uma caminhada de uma légua de todos os convidados, entre a prefeitura e a igreja. Logo nos primeiros dias do casamento, o marido de Ema, “sabendo que ela gostava de passear de carro, achou uma charrete de ocasião a qual com lanternas novas e guarda-lama de couro acolchoado, parecia quase um tîlburi”. Como esquecer que a primeira cena de amor entre Rodolfo e Ema Bovary é proporcionada por um passeio a cavalo, depois que Ema providencia “o traje apropriado” e “uma sela de pele de gamo para mulher”. Flaubert não esquece de descrever como Ema “era encantadora a cavalo! Direita, talhe esbelto, o joelho dobrado sobre a crina do animal”. E quando da retomada de seu amor com Leon, Ema Bovary passa a acalentar o sonho de possuir, “para a conduzir a Rouão, um tîlburi azul puxado por um cavalo inglês”. É dentro de um fiacre, com cortinas cerradas, desfilando ao acaso nas ruas de Ruão, que acontece o primeiro encontro amoroso entre Ema e Leon.

era dos engarrafamentos, diria alguém mais cauteloso. De qualquer forma, acho que vale a frase: no mercado de bens de consumo duráveis, não há nada que se equipare ao automóvel. E a coisa anda. Isso não é fácil de pensar.

E quanto aos significados políticos? O que pensar sobre os potenciais do automóvel como divisor de águas quanto ao estilo de participação política do cidadão? O tema surge com urgência crescente, e não apenas por causa do furor verde que vem dos ambientalistas. Como deixar de ver que a escolha do automóvel como item de destruição nos protestos de 2005 na França pode indicar um dos alvos preferenciais de movimentos de protestos urbanos os mais variados? Quase cinqüenta mil automóveis foram queimados nas ruas dos subúrbios franceses naquele ano.⁶

Voltemos a Bertha. As mulheres, por assim dizer, andavam pouco e devagar, até que Bertha Benz teve a brilhante idéia de roubar o carro do marido. Sua história poderia servir como uma mitologia para simbolizar a complexidade do papel do automóvel na cultura, pois talvez ela tenha feito mais pela emancipação feminina do que usualmente é concedido. Desde seu feito, em 1888, a velocidade da mulher não mais estaria limitada pela sela lateral. O automóvel proporcionaria à mulher um transporte individual igual ao do homem, algo que os cavalos e as carroças ofereciam, mas com restrições importantes.⁷ Não é de estranhar que Dona Bertha tenha percebido isso antes de todos os homens e que tenha sido a primeira automobilista da humanidade. E ela não ficou nisso. O automóvel foi usado em competições de velocidade desde os primeiros tempos, pois as corridas eram uma forma de os fabricantes demonstrarem a resistência de suas criações. Quando examinamos as fotografias de corridas da época, não é raro encontrar na linha de partida mulheres ao volante. A própria Bertha Benz aparece em uma fotografia da linha de partida da “*Emancipation Run*”, uma corrida que aconteceu na Inglaterra em 1906; ela aparece ao volante de um Benz, rodeada pela curiosidade de dezenas de homens, seguida por outro carro, com dois motoristas de olhar consternado; Bertha olha para a frente, desprezando o fotógrafo. Devia estar pensando em ganhar mais uma corrida.⁸

Na sua origem, o automóvel parecia ser apenas uma carruagem excêntrica movida por um pequeno motor de explosão interna, alimentado por combustíveis adquiridos nas farmácias; a coisa, no entanto, não apenas tinha virtudes funcionais, práticas; possuía potenciais econômicos e comerciais, bem como era uma fonte dos mais diversos pra-

⁸ Lembro aqui a importância concedida pela mulher à novidade representada pela bicicleta moderna criada em 1888, mesmo ano da viagem de Bertha Benz. A história da bicicleta vincula a introdução da chamada bicicleta de segurança (com duas rodas de idêntico diâmetro e uma correia de transmissão, por contraste com a bicicleta com uma roda grande e outra diminuta e ação direta no pedal) com a emancipação feminina que ocorre no final do século XIX e início do século XX. Foi a “época de ouro” da bicicleta. A bicicleta foi conectada aos movimentos e lutas por mudanças nas formas de vestir, até então totalmente incompatíveis com a mesma. As novas formas de transporte individual exigiam outros figurinos, mais funcionais com a tarefa de manipular os pedais das bicicletas e as alavancas das carruagens sem cavalo. Bertha Benz, ao fazer do elástico de sua meia de seda o revestimento do fio da bobina do automóvel, materializou os sonhos da “Rational Dress Society”, que foi fundada por feministas em 1881, em Londres, para lutar contra o figurino vitoriano e seus corseletes.

⁹ BAUDRILLARD, Jean. *Le système des objets*. Paris: Gallimard, 1968.

¹⁰ BAUDRILLARD, Jean. *O sistema dos objetos*. *Op. cit.*, p. 76.

¹¹ BAUDRILLARD, Jean. *O sistema dos objetos*. *Op. cit.*, p. 75.

¹² GORZ, André. *A ideologia social do carro a motor*. O artigo foi publicado originalmente na revista *Le Sauvage*, em 1973. A versão que usei está disponível na rede mundial de computadores, em tradução para o português. Agradeço a Leonardo Palma e Giselle Secco pela indicação desse artigo, extremamente criativo e inspirador.

zeres associados ao deslocamento rápido e à velocidade. A coisa fez tanto sucesso que hoje podemos falar em *cultura do automóvel*. O tema do *automóvel na cultura*, no entanto, é mais arriscado. A importância assumida pelo automóvel na economia desde os tempos do fordismo está fora de discussão, mas o que podemos dizer do tratamento do automóvel pela literatura ou pela filosofia, por exemplo? O tema é abordado por autores como Jean Baudrillard, André Gorz, Robert Kurz, Roland Barthes, entre outros.

Jean Baudrillard, por exemplo, escreveu, nos anos sessenta, um breve capítulo sobre o automóvel no seu *O Sistema dos Objetos*.⁹ Temos ali um conjunto brilhante de observações sobre os possíveis significados do automóvel naquilo que o autor chama de “sistema cotidiano dos objetos”. O carro vem a ser para ele “o centro de uma subjetividade nova cuja circunferência não se acha em parte alguma, enquanto a subjetividade do mundo doméstico é circunscrita”¹⁰. O essencial do objeto-automóvel seria sua capacidade de transformar nossas relações com o espaço e o tempo, oferecendo-nos ao mesmo tempo uma “esfera fechada de intimidade, desligada dos embaraços habituais da intimidade”¹¹. O automóvel é poder e refúgio, manipulação e desvelo.

André Gorz publicou, nos anos setenta, um ensaio¹² no qual explora o argumento de que o automóvel, em sua concepção e finalidade, é um bem de luxo, e que a essência do luxo é a de não poder ser democratizado. Gorz oferece como exemplo de luxo a posse de uma mansão à beira-mar: se todas as pessoas tivessem uma desapareceria a exclusividade. A análise ali feita por Gorz não está conectada a uma reflexão sobre bens de consumo; discute a importância de uma “desvalorização ideológica” do automóvel, como parte de uma mudança mais ampla, valorizadora dos transportes coletivos e de outra concepção sobre as cidades e a divisão social do trabalho. O carro matou as cidades e agora vai matar o próprio carro, visto que cada vez mais viveremos em avenidas engarrafadas, andando mais devagar do que os trens e as bicicletas.

Robert Kurz trata o automóvel como símbolo máximo da moderna economia de mercado, como a principal máquina de consumo capitalista; é em torno da indústria automobilística, do uso maciço do carro que o capitalismo gira, diz ele. O fordismo está na base do complexo capitalista que engole a alma humana. Mas os dias do capitalismo automobilista estão contados, acredita Kurz. Ele entende que as torneiras de energia que alimentam o automobilismo estão

se fechando. A dependência de energia fóssil limitada e os processos de destruição do ambiente estariam levando o “capitalismo de combustão” à sua derradeira crise, acentuada pela generalização e radicalização do fordismo. Kurz é cético quanto ao surgimento de energias alternativas para o automóvel e acredita ser um equívoco pensar que a lógica do capitalismo seja compatível com uma outra energia básica que não seja matéria de combustão fóssil.

A comparação feita por Gorz entre automóveis e mansões tem limites importantes. De um lado, uma reflexão sobre o consumo de luxo exige distinções impostas pelo próprio processo de consumo e uso de bens duráveis; uma fenomenologia do consumo mostra ao menos três grupos distintos de bens duráveis: aqueles de uso contínuo, permanente, os de uso apenas regular e os de uso irregular.¹³ De outro lado, a expressão “bem de luxo” não designa uma lista fechada de marcas como Prada, Gucci ou Ferrari; também tem a referência indicada relacionalmente às capacidades e expectativas de consumo das pessoas. Ter em casa um aparelho de som do tipo “três em um” foi, certa feita, mostrado como indicador de consumo de luxo por um candidato à presidência em nosso país, para atacar o adversário. Aparelhos de som, máquinas fotográficas e pianos são bens de consumo de uso irregular, comparáveis aos brinquedos das crianças; já o aspirador de pó ou a máquina de lavar louças são bens de uso regular; na categoria do uso ininterrupto estão a casa, a geladeira, por exemplo, não por acaso itens básicos na lista do que devemos comprar em primeiro lugar. E o automóvel? Ele tanto é usado de forma regular, para ir ao trabalho diariamente, ou de forma irregular, para o passeio no feriado. Assim, não devemos guiar nossa reflexão sobre o automóvel como um bem de consumo pelas categorias que temos para pensar o consumo da casa. Um automóvel tanto pode ser tratado como um brinquedo, a ser usado ocasionalmente para finalidades mais voltadas ao lazer, quanto ser usado como um aspirador de pó, para cumprir uma função bem específica. Esses usos são cumulativos com as dimensões simbólicas. Penso que Kurz tem razão em muitos pontos, em especial em ver no automóvel e em sua crescente produção em massa o melhor símbolo para a moderna economia de mercado. Afinal, há mais do que uma feliz coincidência na criação quase simultânea, no final do século XIX, de coisas como a aciaria moderna, o motor a explosão e, logo a seguir, o fordismo. No entanto, há um tom apocalíptico e fortemente datado no ensaio de Kurz, ao dizer que “Auschvitz era... um fenômeno profun-

¹³ Sigo aqui algumas sugestões de Albert Hirschmann, no livro *De Consumidor a Cidadão. Atividades privadas e participação na vida pública*. Tradução de Marcelo Levy. São Paulo: Brasiliense, 1983. Devo a ele também uma inspiração mais ampla para minha desconfiança de que o tema do consumo em suas relações com a participação política tem sido negligenciado.

¹⁴ KURZ, Robert. *Os últimos combates*. Petrópolis: Vozes, 1998. p. 359.

damente fordista”¹⁴ ou ao vaticinar a inexistência de alternativas para os combustíveis fósseis. Kurz sugere vínculos entre anti-semitismo e fordismo, e deixa implicada uma pauta de estudos sobre as dimensões culturais e políticas das carroças motorizadas. Os estudos de Gorz e Baudrillard seguem direção semelhante.

É impossível deixar de ver os nexos relevantes entre os aspectos destacados por autores como Gorz e Kurz: o automóvel nos remete para temas como revolução industrial, crise urbana, capitalismo, crise ambiental etc. Mas ao fim e ao cabo fico com a impressão de que os estudos como os de Baudrillard, Gorz e Kurz ainda deixam vastas regiões de análise a descoberto; o automóvel revela-se um objeto bem mais complexo: ele não apenas reúne aspectos dos dois lados da dicotomia cultura/natureza, mas também gera conseqüências não visadas por seus criadores e usuários; por isso deve ser tratado não apenas como uma coisa, mas como um processo que ocorre envolvendo os dois lados das dicotomias mencionadas. O automóvel é um bem material composto por uma enorme variedade de matérias-primas extraídas na natureza; de outro, na forma como ele pode funcionar hoje, é objeto de uma enorme quantidade de leis que regem minuciosamente sua produção e uso. Sua existência gera efeitos secundários não visados pelos produtores e consumidores; esses efeitos impactam o ambiente em muitos sentidos; entre eles, o surgimento da terceira guerra mundial nunca declarada, como diz o poema de Heathcote Williams, *Autogeddon*¹⁵, a degradação do ambiente, o urbanismo curvado ao mesmo etc. Ninguém compra um automóvel visando com ele matar alguém, mas diariamente morrem no mundo milhares de pessoas atropeladas por carros. A morte em *acidente* automobilístico, pela constância com que ocorre, poderia ser incluída na categoria de morte natural.¹⁶

Sartre, na *Crítica da Razão Dialética*, escreveu que “o homem está mediado pelas coisas na medida em que as coisas estão mediadas pelo homem”¹⁷. Podemos considerar essa idéia inspiradora para uma boa compreensão da ação humana; a partir dela, o conceito de *ação* humana, que possui uma relação essencial com o conceito de *intenção*, adquire nuances que não haviam sido destacadas com a mesma clareza e intensidade. Sartre ofereceu alguns exemplos para ilustrar o ponto em questão. Um deles diz respeito ao trabalho feito por agricultores que desmatam as margens dos rios para dar lugar às plantações; os campos assim limpos se transformam lentamente no palco de terríveis inundações. As ações de cultivo, diante de certas disposições da

¹⁵ O poema foi originalmente publicado em *Whole Earth Review*, Fall, 1987, p. 26-29.

¹⁶ Ninguém compra um automóvel visando com ele matar alguém ou morrer, mas anualmente temos milhares de mortes provocadas por automóveis. Um escritor, creio que foi Sartre, disse que esse tipo de morte, pela regularidade com que ocorre, deveria contar como morte natural.

¹⁷ SARTRE, Jean-Paul. *Crítica de la razon dialectica*. Livro I. Buenos Aires: Editorial Losada, 1970. p. 211.

matéria, engendram as enchentes, nunca intencionadas, mas diante das quais caberá reconhecer a mão do homem, a ação mediada pelas coisas e as coisas que mediarão a ação humana. Assim, a enchente é um acontecimento que se dá no espaço e no tempo, que tem uma objetualidade; ela pode ser chamada de “processo”, um misto de fato bruto da natureza que se torna encadeado causalmente com ações humanas deliberadas. Na mesma linha de raciocínio, lembra que os artefatos humanos têm uma característica relevante, que ele ilustra com o exemplo do uso de uma casa. Uma casa, depois de construída, precisa ser mantida: habitada, limpa, consertada periodicamente, sob pena de aos poucos retornar à natureza. Por essa razão ela – e toda uma classe de objetos assemelhados – é chamada de objeto-vampiro, pois eles absorvem sem parar a ação humana, alimentando-se do sangue extraído do homem e vivendo com ele em simbiose. Deixados por si, no devido tempo esses objetos degradam-se. Aqui temos, por certo, uma variação das categorias econômicas de trabalho vivo e trabalho morto. A casa construída é um objeto-morto, é um objeto-vampiro, pois necessita diariamente de trabalho vivo para manter-se. O automóvel, por certo, excede essa vampiricidade.¹⁸

Que coisa é o automóvel? É possível que o lugar do automóvel na cultura seja maior do que estamos conseguindo imaginar. Uma alternativa de tratamento para esse tema seria levar em consideração o espaço de reflexão representado pela literatura. As ambigüidades do automóvel – essa coisa de artesanania e técnica e ciência e arte e sociedade e economia e cultura e política e natureza e direito e psicologia e mercado e massas e urbanismo – não poderiam ser melhor caracterizadas pelas forças intuitivas da literatura?¹⁹

Automóvel e literatura

Há, na tradição da literatura portuguesa, ao menos um caso de automobilismo explícito. Trata-se do heterônimo de Fernando Pessoa, Álvaro de Campos, que se apresenta como engenheiro e apreciador de viagens e motores.²⁰ Álvaro de Campos reflete sobre o mundo industrial moderno, sobre viagens e velocidades, em uma atitude cosmopolita. A máquina, os motores e, naturalmente, o próprio automóvel, como se vê na “Passagem das horas”, de 1916, na qual o “automóvel amarelo” aparece já incorporado na paisagem urbana; o automóvel, no mesmo texto, “guiado pela loucura de todo o universo”, “atropela todos os sentimentos normais, decentes, concordantes...”²¹. Esse engenheiro e técnico obcecado pelo sentido das distâncias, das viagens e das

¹⁸ O que eu quero aqui é apenas ilustrar as complexidades da ontologia e fazer o elogio de certos avanços que a fenomenologia nos permitiu. Husserl, Heidegger, Sartre, Merleau-Ponty, entre outros, representaram uma revolução por fazer da *descrição* do fenômeno – aquilo que nos aparece – um cavalo de batalha na filosofia. Tal atitude era metodologicamente original diante de alternativas que, por assim dizer, pareciam desviar da atenção do filósofo sua própria atenção ao mundo. Assim, a fenomenologia, em certo sentido, reinventou o rol dos assuntos da filosofia; em especial, a fenomenologia enriqueceu a temática da ontologia, a disciplina que discute as possíveis respostas para uma pergunta simples e terrível: afinal das contas, o que há?

¹⁹ O que apresento a partir desse ponto são pequenas notas para uma agenda maior. Eu gostaria de ter incluído um trecho sobre o livro de Carol Dunlop e Julio Cortazar, *Os Autonautas da Cosmopista*, mas não foi possível, bem como uma leitura de John dos Passos, *O Grande Capital*, sugerida por Aguiinaldo Severino.

²⁰ Na “Ode Triunfal” ele sonha em “poder exprimir-me todo como um motor se exprime! Ser completo como uma máquina! Poder ir na vida triunfante com um automóvel último-modelo!” Ele admite mesmo poder “morrer triturado por um motor”.

²¹ Para essa e todas as demais citações de Álvaro de Campos usei a seguinte edição: Fernando Pessoa. *Obra Poética*. Rio de Janeiro: Nova Aguilar, 1986. p. 371-373.

velocidades entra no mundo dos automóveis com marca registrada e percurso definido. Datado do dia onze de maio de 1928, Álvaro de Campos escreve o seguinte poema:

Ao volante do Chevrolet pela estrada de Sintra, / Ao luar e ao sonho, na estrada deserta, / Sozinho guio, guio quase devagar, e um pouco / Me parece, ou me forço um pouco para que me pareça, / Que sigo por outra estrada, por outro sonho, por outro mundo, / Que sigo sem haver Lisboa deixada ou Sintra a que ir ter, / Que sigo, e que mais haverá em seguir senão não parar mas seguir?

Vou passar a noite a Sintra por não poder passá-la em Lisboa, / Mas, quando chegar a Sintra, terei pena de não ter ficado em Lisboa. / Sempre esta inquietação sem propósito, sem nexo, sem consequência, / Sempre, sempre, sempre, / Esta angústia excessiva do espírito por coisa nenhuma, / Na estrada de Sintra, ou na estrada do sonho, ou na estrada da vida...

Maleável aos meus movimentos subconscientes do volante, / Galga sob mim comigo o automóvel que me emprestaram. / Sorrio do símbolo, ao pensar nele, e ao virar à direita. / Em quantas coisas que me emprestaram eu sigo no mundo. / Quantas coisas que me emprestaram guio como minhas! / Quanto me emprestaram, ai de mim!, eu próprio sou!

À esquerda o casebre – sim, o casebre – à beira da estrada. / À direita o campo aberto, com a lua ao longe. / O automóvel, que parecia há pouco dar-me liberdade, / É agora uma coisa onde estou fechado, / Que só posso conduzir se nele estiver fechado, / Que só domino se me incluir nele, se ele me incluir a mim.

À esquerda lá para trás o casebre modesto, mais que modesto. / A vida ali deve ser feliz, só porque não é a minha. / Se alguém me viu da janela do casebre, sonhará: Aquele é que é feliz. / Talvez à criança espreitando pelos vidros da janela do andar que está em cima. / Fiquei (com o automóvel emprestado) como um sonho, uma fada real. / Talvez à rapariga que olhou, ouvindo o motor, pela janela da cozinha. / No pavimento térreo, / Sou qualquer coisa do príncipe de todo o coração de rapariga, / E ela me olhará de esquelha, pelos vidros, até à curva em que me perdi. / Deixarei sonhos atrás de mim, ou é o automóvel que os deixa?

Eu, guiador do automóvel emprestado, ou o automóvel emprestado que eu guio?

Na estrada de Sintra ao luar, na tristeza, ante os campos e a noite, / Guiando o Chevrolet emprestado desconsoladamente, / Perco-me na estrada futura, sumo-me na distância que alcanço, / E, num desejo terrível, súbito, violento, inconcebível, / Acelero... / Mas o meu coração ficou no monte de pedras, de que me desviei ao vê-lo sem vê-lo,

À porta do casebre, / O meu coração vazio, / O meu coração insatisfeito, / O meu coração mais humano do que eu, mais exato que a vida.

Na estrada de Sintra, perto da meia-noite, ao luar, ao volante, / Na estrada de Sintra, que cansaço da própria imaginação, / Na estrada de Sintra, cada vez mais perto de Sintra, / Na estrada de Sintra, cada vez menos perto de mim...

²² A maioria das marcas de automóveis origina-se de nomes de pessoas: Henry Ford, Louis Chevrolet, Armand Peugeot, Louis Renault, Henry Royce, Karl Benz, David Buick, Ettore Bugatti, André Citroën, Walter Chrysler e dezenas de outras, que incluem Honda e Toyota; existem exceções importantes, como a Fiat, Rover, BMW, Volvo, DKW; os automóveis não apenas têm nomes, é comum que seus proprietários lhes façam um segundo batismo familiar.

²³ Como contador e atento a certos temas do comércio da época, Fernando Pessoa acompanhava os acontecimentos na indústria automobilística, como bem atestam seus escritos comerciais. No artigo que dedicou a Henry Ford, a quem chamou de “milionário supremo do mundo”, comenta o pioneirismo desse, ao introduzir em suas fábricas a semana de cinco dias. Não contente com isso, Henry Ford sugeriu que seu exemplo fosse seguido pelas demais fábricas no mundo inteiro. Fernando Pessoa observa aqui uma curiosa coincidência a ser lembrada: os automóveis Ford estavam enfrentando uma dura concorrência por parte de outros fabricantes de “carros baratos”; durante muitos anos “Ford produzia mais de metade dos automóveis fabricados nos Estados Unidos, produz agora cerca de trinta e cinco por cento do total; ...as fábricas Ford se vêem portanto confrontadas com o problema da sobreprodução, forçadas a produzir apenas sessenta e cinco por cento de sua capacidade, e obrigadas pois a trabalhar só quarenta horas por semana.” Assim, conclui Pessoa, a filantropia de Henry Ford é inspirada em Maquiavel, que recomendava que devemos fazer parecer que é de nossa vontade o que fazemos por necessidade. O texto de Fernando Pessoa aqui citado

Pode parecer estranho, em primeiro lugar, ver um poeta incluir uma marca de automóvel²² no texto do poema. Álvaro de Campos parece à vontade ao fazer isso, pois em seus poemas cita marcas de empresas como “Sud Express”, “Times”, “Canadian Pacific”, e tipos de motores “Diesel”, “Campbell”.²³ Os automóveis Chevrolet, como se sabe, surgiram no mercado americano explorando um nicho de luxo e conforto que não era preenchido pelos produtos Ford. Álvaro de Campos parece apreciar isso ao elogiar a maleabilidade do automóvel que guia. Hesito em dizer o que mais me impressiona no poema, se a ambigüidade do automóvel ou se os deslocamentos de olhar que ele provoca, o tema da nossa vida vista pelo outro, quando somos aquele que passa; e aquele que passa guia um automóvel, e apenas um automóvel é visto ao luar, seja por uma criança, seja por uma rapariga modesta, na janela da cozinha de um casebre modesto, que é atraída pelo ronco do motor e vem olhá-lo, sonhando com o motorista príncipe; casebres vem e vão, ficam para trás, a velocidade do automóvel varia, o guiador acelera ou freia, não importa agora quem ele é, desconfiamos que o automóvel é o portador dos sonhos, e dentro deles, dentro dessa coisa em que estamos fechados somos também uma coisa; precisamos nos transformar em coisa para poder dominar essa coisa que vence distâncias que não terminam nunca. O automóvel se presta como veículo para as angústias excessivas do espírito ao nos emprestar uma sensação de liberdade que, ao ser exercida, nos leva exatamente ao ponto de onde partimos. Mas há uma alternativa: podemos sorrir do automóvel, podemos nos dar conta de que ele nos foi emprestado, de que a dócil mobilidade que ele nos oferece nos leva cada vez mais para longe de nós mesmos. O automóvel nos deixa de coração vazio, ao fim da viagem, menos perto de nós mesmos.

Há alguns anos, a General Motors Company, na sua filial brasileira, veiculou um comercial institucional, de página inteira, nos principais jornais do país, que reproduziu na íntegra o poema de Fernando Pessoa transcrito acima. A intenção era, provavelmente, a de sugerir que o poeta havia se rendido, tanto tempo atrás, à excelência dos veículos daquela marca. Podemos ter nossas dúvidas quanto a isso. O poeta faz questão de indicar uma marca registrada e uma experiência de empréstimo. Aquele carro não é seu, é algo que lhe foi emprestado, como nos emprestam tantas coisas na vida que usamos como se fossem nossas, como nossa própria vida. Guiar um automóvel pode ser uma experiência de estranhamento da própria vida, pode ser uma experiência de ver-nos nos olhos de uma criança que nos espreita do

está no segundo volume da edição da Editora Aguilar antes referida (p. 653).

²⁴ A viagem de Lisboa a Sintra toma pouco mais de meia hora, já que apenas vinte quilômetros separam os locais.

²⁵ Wittgenstein escreveu sobre o hábito de dirigir e o automóvel como certa patologia em um fragmento das *Observações sobre os fundamentos da matemática*, Parte II, 1938, § 23. Agradeço a Robson Reis a lembrança dessa passagem: “A doença de uma época se cura mediante a transformação do modo de vida das pessoas, e a doença dos problemas filosóficos somente poderia ser curada mediante um modo de vida e de pensar transformados, não por um remédio que alguém inventasse. Pensa que o uso do automóvel produz e fomenta certas doenças e que a humanidade será acossada por essa doença até que, por uma ou outra causa, como resultado de algum avanço, abandone outra vez o hábito de dirigir”.

²⁶ Ao contrário de tantos outros itens de consumo produzidos industrialmente, junto à corrente central de produção de automóveis em escala, será mantida a tradição do automóvel produzido em pequena escala, quase artesanalmente. Essa característica parece ter uma conexão importante com o tipo de simbolismo carregado pelo automóvel, ao contrário de outros bens produzidos industrialmente como liquidificadores, colheitadeiras ou condicionadores de ar.

²⁷ Usei a seguinte edição: LEWIS, Sinclair. *Babbitt*. Tradução de Leonel Vallandro. Rio de Janeiro: Editora Opera Mundi, 1973. Publicado em 1922, *Babbitt* valeu a seu autor a acusação de traidor da pátria. Mesmo o Prêmio Nobel de Literatura, que Lewis ganhou em 1930, não foi suficiente para reconciliar o autor com grande parte de seus compatriotas.

andar de cima de uma casa na beira da estrada, em cuja porta vai ficar nosso coração insatisfeito. O automóvel que nos emprestaram e que guiávamos como um cavalo de príncipe, maleável, por vezes nos surge como uma caixa onde ficamos fechamos e onde nos fechamos, uma caixa que somente podemos dominar se nela nos encerramos. E os sonhos que deixamos na beira da estrada, quem os deixa? Quem somos nós, os guiadores, em dúvida sobre a autoria daquilo que nossa – de quem? – passagem provoca nos casebres de beira de estrada? E quem nos empresta um automóvel? A experiência de dirigir esse automóvel na estrada de Sintra²⁴ nos leva a um ponto de exaustão, onde se juntam os símbolos de nosso extravio, símbolos que incluem uma logomarca, sinal inequívoco de uma experiência que liga as pontas da metafísica com a economia política.

Álvaro de Campos escreve nos anos vinte sobre a experiência de dirigir;²⁵ aqui é preciso recordar que desde o ano de registro da primeira patente de um automóvel, em 1886, até 1908, o automóvel era um produto artesanal, feito em baixa escala; apenas a partir da introdução do Ford modelo T, em 1908, é que começa um novo período, cujo apogeu se dará nos anos vinte, a década da fabricação de automóveis em linha. Estima-se que, em 1923, a Ford produzia mil unidades por dia do *Tim Lizzie*, do qual foram produzidas quinze milhões de unidades entre 1908 e 1927. O modelo T foi substituído em 1927 pelo modelo A, do qual foram produzidos mais de quatro milhões de unidades, incluindo uma fábrica que Ford abriu na Alemanha, em 1928. O carro dirigido por Álvaro de Campos, que poderia ser um *Chevrolet* 1927, havia sido criado pelo Sr. Louis Chevrolet para competir com os veículos do Sr. Henry Ford, introduzindo novos padrões de qualidade e conforto no automobilismo. Assim, o final dos anos vinte já conhece a indústria automobilística como ela se imporá cada vez mais: gigantescos processos industriais de produção e montagem que contrastarão com a artesanaria dos primeiros anos.²⁶

Uma outra reflexão literária sobre o automóvel, desta vez nos Estados Unidos, encontra-se no romance *Babbitt*, de Sinclair Lewis.²⁷ O livro conta a história de um empresário de classe média de uma cidade média lutando para ser não apenas um negociante de sucesso financeiro, mas alguém importante em seu meio social. *Babbitt* é construído por Lewis como a quintessência da mediocridade. Como todo herói, no entanto, *Babbitt* fará sua jornada, passando pela perda de sentido e descontentamento, seguido por pequenas revoltas, para daí retornar, submisso e desmoralizado.

zado, à alegre mediocridade cotidiana de sua classe. O romance foi saudado como um dos momentos mais importantes de crítica do nascente *american way of life*.

A cena inicial do romance começa com um Ford. Babbitt está dormindo em uma manhã de abril de 1920, aos quarenta e seis anos, na sua casa em estilo colonial, em um bairro residencial de Zenith, uma cidade americana de aproximadamente quatrocentos mil habitantes. Ele dorme e sonha, quando é acordado pelos barulhos feitos pelo entregador de jornal e por um vizinho que dava partida ao seu Ford: “Também automobilista fervoroso, Babbitt dava à manivela com o chofer invisível, esperava com ele, durante um tempo interminável, que o motor se pusesse a roncar, exasperava-se com ele quando o ruído morria e recomeçava o paciente, o infernal prra-pa-pa, cadência seca e fechada, cadência de manhã friorenta, exasperante e fatal. E só quando a voz do motor elevando-se, lhe indicou que o Ford se pusera em movimento, libertou-se ele dessa tensão ofegante”.²⁸ O fervor automobilístico de Babbitt começa ao redor de um Ford e invade todo o romance. O automóvel é, de longe, o item de consumo mais importante em torno do qual giram as conversas. George Babbitt e o filho Ted disputam o único automóvel da família, o que faz com que o filho, que “tinha a mania dos automóveis”, reivindique um outro carro para seu uso exclusivo, como muito de seus amigos já têm. Ao lhe ser negado isso, o rapaz constrói um arremedo de automóvel. Ao sair de casa, tema do terceiro capítulo, temos a seguinte descrição dos sentimentos do herói do livro: “George Babbitt, como quase todos os cidadãos prósperos de Zenith, encontrava no seu automóvel poesia e tragédia, amor e heroísmo. O escritório era o seu navio corsário, mas o automóvel era perigosa excursão em terra firme.”²⁹ E, antecipando algo que será cada vez mais comum nos grandes centros urbanos, Lewis descreve longamente a façanha “viril e magistralmente executada” que é, para Babbitt, encontrar uma vaga e estacionar nas proximidades de seu escritório, já em 1920. Poucas páginas depois, veremos o próprio George conversando em casa sobre sua decisão de “comprar um auto novo”, tema que desperta o maior interesse e opiniões distintas entre os filhos e a própria mulher de George.

Discutiram a fundo e com ardor os tipos torpedo, a potência dos motores, as rodas de arame, o aço cromado, os sistemas de ignição e as cores de carroçaria. Não era um simples estudo de transportes mecânicos: era muito mais, uma aspiração à nobreza. Na cidade de Zenith, neste bárbaro século XX, o automóvel de uma família era um índice tão

²⁸ LEWIS, Sinclair. *Op. cit.*, p. 67.

²⁹ LEWIS, Sinclair. *Op. cit.*, p. 86. Alguns desses perigos foram desaparecendo com o tempo da vida do automobilista. Sinclair Lewis descreve em detalhes o principal drama do automobilista, que era o de colocar o motor em movimento nas manhãs frias, operação que por vezes exigia fosse colocado éter nos cilindros.

*exato da sua situação social quanto os graus nobiliárquicos o eram da dignidade de uma família inglesa.*³⁰

³⁰ Se Baudrillard leu *Babbitt*, não sei, mas o argumento é o mesmo, como o leitor terá percebido.

E a discussão vai em frente, levando em conta as diferenças sociais e nobiliárias que decorrem da posse de um Buick ou de um Pierce Arrow ou de um Packard de doze cilindros.³¹

³¹ Sinclair Lewis explora essa valorização do automóvel em um contexto amplo. Babbitt deixa-se fascinar por todo tipo de novidade tecnológica, chegava mesmo a ter “uma imensa admiração poética aos inventos mecânicos, se bem os compreendesse mal. Eram, para ele, símbolos de beleza e verdade.” Isso incluía ferros de engomar, canetas automáticas, aquecedores de cama elétricos, carburadores, metralhadoras, isqueiros elétricos para automóveis. Babbitt por vezes conversava com seu sabonete e com a escova de unhas.

A obsessão pelo automóvel fica evidente no fato de Lewis fazer com que muitos outros personagens do romance tenham suas ações e opiniões marcadas pelo que dizem ou fazem sobre os carros. Um dos personagens, ao voltar de um ciclo de palestras que havia dado em “cidadezinhas do Estado” comenta o atraso delas dizendo que ali as pessoas “só sabem falar do tempo e do novo modelo Ford.” Em outro momento, a conversa gira em torno da campanha publicitária de um novo automóvel, o Zeeco, “veloz como o antílope, suave como o vôo da andorinha, poderoso como um elefante.”³² George elogia uma mulher dizendo que ela “está bonita como um auto novo”³³.

³² LEWIS, Sinclair. *Op. cit.*, p. 179.

³³ Na seção III do Capítulo VIII.

Essa nova classe média, apesar de hipnotizada pelos bens de consumo, não deixava de dar importância a outros bens culturais. Assim, “tendo já comprado casas, automóveis, quadros e boas maneiras, compravam agora uma filosofia confeccionada.”³⁴

³⁴ LEWIS, Sinclair. *Op. cit.*, p. 391.

George Babbitt considera-se progressista e acredita que sua aceitação apaixonada de qualquer novidade tecnológica comprova isso. No que diz respeito aos grandes temas da política, em especial diante das palavras de ordem que vêm surgindo no mundo em favor de novos ideais de justiça e igualdade econômica e social, ele fica dividido, hesitante. Zenith, como não poderia deixar de ser, é palco de tensões entre patrões e empregados; surgem conflitos trabalhistas que culminam em uma greve que começa com as telefonistas; elas protestam contra uma redução salarial e a greve se alastra para os motoristas de caminhões, bondes, tipógrafos. Todos os jornais exceto um, colocam-se contra a greve. Babbitt, que na sua juventude havia pensado em ser um advogado e defender os pobres, recupera um fio de seus ideais e decide então fazer “profissão de fé pública do seu liberalismo”³⁵. Será também um progressista nos ideais político-sociais. Mas seu entusiasmo por um novo mundo de idéias murchará como um pneu furado, pois atrai para si todo tipo de desconfiança. George tenta enfrentar seus amigos conservadores com todo o brio de que dispõe, mas essa disposição não terá sucesso e aos poucos George desiste de sua rebeldia e volta ao caminho da conformidade e da “padronização do pensamento”, um dos temas do livro.

³⁵ LEWIS, Sinclair. *Op. cit.*, p. 353.

³⁶ Ao ver um grupo de grevistas que iam para uma manifestação, Babbitt conclui que os odiava “porque eram pobres e porque lhe davam um sentimento de insegurança” (p. 354).

³⁷ Isso nos levaria a pensar um nexos entre feminismo e ciclismo, por um lado. Parece haver um nexos entre a difusão da bicicleta de segurança, a partir de sua invenção em 1888 e o surgimento de culturas urbanas de diferenciação de novas identidades. O fenômeno pode ter uma pista nos atuais movimentos de oposição ao urbanismo automobilístico, que usualmente fazem da bicicleta o seu ícone. Nos dias de hoje, a bicicleta tem sido uma tecnologia agregadora de várias formas de culturas urbanas de protesto, seja de natureza ambiental ampla, seja de questões urbanas mais restritas. Correndo o risco da ingenuidade, penso que seria possível escrever uma história da bicicleta de segurança, desde 1888, que buscasse possíveis relações da mesma com o surgimento do feminismo e da consciência ambientalista, entre outros movimentos sociais e culturais. Uma história da bicicleta assim escrita provavelmente nos levaria a pensar melhor sobre a forma como certos objetos podem estar ligados ao surgimento de certas identidades de protesto. Soninha Francine que o diga. Eu disse que gostaria de explorar essa idéia, mas por ora consigo apenas lembrar histórias como a de Bertha Benz e ligá-la às perguntas sobre o tipo de meio de transporte individual que uma mulher dispunha no final do século XIX.

³⁸ Sobre esse tema, novamente considero o livro de Albert Hirschmann, citado anteriormente, uma referência fundamental.

Babbitt é um romance que beira o tom de panfleto em sua crítica ao cotidiano de consumo e padronização do estilo americano de vida. O texto caracteriza tanto o clima de intolerância da classe média em relação a qualquer tipo de ideal que possa ser relacionado ao socialismo e comunismo, bem como a dificuldade da mesma em compreender a pobreza e a exclusão social.³⁶ O feminismo é tratado com bem menos ênfase do que o automobilismo, mas a emancipação feminina não deixa de ser registrada, em especial como uma tendência que já afeta a geração dos filhos de Babbitt. Creio que se pode dizer que o automobilismo, no livro, é o principal símbolo de uma forma de viver caracterizada pelo consumo de produtos cuja tecnologia não compreendemos e que trazem em si excessos para além das funções práticas e triviais que nos prometem satisfazer, como proporcionar transporte. Ali o automóvel é, antes de qualquer coisa, um distintivo social, uma heráldica, um marcador de classe. É evidente para Lewis que o automóvel não apenas reproduz as diferenças sociais e econômicas; ele as amplifica, ele as qualifica. Se já é possível a milhões de pessoas, em 1922, possuir um *Ford* Modelo T, será necessário que exista no mercado o Modelo A e, para além desse, ainda muito popular, que existam automóveis com seis ou oito ou doze cilindros, para consumo e identificação social das camadas ulteriores: surgem os automóveis de Louis Chevrolet, os *Buick*, os *Cadillac*, os *Pierce Arrow*, os *La Salle* e tantos outros.

Qual foi o papel ou a relevância da bicicleta de segurança ou do automóvel nos processos de elaboração de identidade e resistência social? Eu indiquei no início a possibilidade de uma compreensão do gesto de Bertha Benz dentro de uma corrente difusa de elaboração de novas identidades para mulheres e homens, vinculada à disponibilidade crescente de mobilidade individual.³⁷ Mas não tenho elementos para ir além desse gesto de apontar uma direção de trabalho. A exploração dessa agenda dependeria, entre outras coisas, de uma boa compreensão dos significados e conseqüências políticas do processo de consumo. Como se sabe, os bens de consumo dividem-se, *grosso modo*, em duráveis e não-duráveis; fora dessa divisão, temos todo o setor de serviços – profissionais, governamentais, que englobam finanças, comércio, educação, saúde, lazer. O automóvel, do ponto de vista do consumidor e, em especial, do ponto de vista do consumidor que busca um equilíbrio entre conforto e prazer³⁸ em suas ações de consumo, é um bem de consumo durável que possui uma conexão ao setor de serviços incomparável a qualquer outro bem durável. O

³⁹ Ignácio de Loyola Brandão, em *Não verás país nenhum* (Rio de Janeiro, Ed. Codecri, 1982), um romance de ficção científico-política, descreve o fim do uso dos automóveis; a proliferação descontrolada dos carros provocava gigantescos engarrafamentos, até o dia em que aconteceu o “notável engarrafamento” no qual o trânsito foi totalmente congelado; não havendo mais condições de tráfego, as autoridades do tal país foram obrigadas a suprimir o uso do automóvel particular. Numa das cenas mais patéticas, Loyola descreve as pessoas que “continuavam dentro dos carros. Como se pertencessem a ele. Câmbio, volante, freio, condutor. (...) Teve motorista que ficou uma semana, duas, sem abandonar o carro. De vez em quando batiam, pedindo para ir ao banheiro. Recusei, para todos. O que estavam pensando? Que fossem para suas casas. As famílias traziam mudas de roupas, café, comida. E o desespero quando souberam que não circulariam mais? Choravam diante do automóvel, inconsoláveis, lamentando como se fosse um parente morto” (p. 121). Agradeço a Delmar Bressan a lembrança desse romance, cuja primeira edição é de 1981.

Ronai Pires da Rocha é filósofo e professor do Departamento de Filosofia da Universidade Federal de Santa Maria.
ronairocha@gmail.com

automóvel é um bem de consumo *sui-generis* e assim deve ser tratado teoricamente. Mas o que devemos chamar de “o problema do automóvel”? Não parece ser, a médio prazo, a dependência em relação aos combustíveis fósseis e tampouco parece ser a questão do impacto ambiental. Esses temas atuais e graves podem em breve dar lugar a um cenário no qual os combustíveis fósseis e as emissões nocivas gradativamente somem da cena, na medida em que surgem os veículos movidos a biodiesel, etanol, hidrogênio, gás, eletricidade etc. Essas alternativas existem hoje e sua adoção maciça depende de pesquisas e desenvolvimentos. O problema poderia ser a questão do espaço, da cidade, do trânsito, das estradas, de um modo de vida dependente do uso de um artefato que exige grandes áreas para ser guardado e áreas muito maiores para seu exclusivo deslocamento.³⁹ Existe hoje uma tendência de miniaturização dos automóveis. Quase todas as montadoras japonesas possuem em suas linhas de produção os chamados “kei cars”, pequenos automóveis de até 660cc, que sugerem uma próxima onda, na medida em que essa miniaturização é combinada com o uso de eletricidade nos automóveis.

Somos hoje no mundo mais de seis bilhões de pessoas; temos hoje no mundo, em uso, ao redor de seiscentos milhões de automóveis. A proporção é pequena, como se vê; à luz dos problemas que vivemos hoje, vinculados ao automóvel – os índices de poluição, os engarrafamentos monumentais etc. – devemos então, baseados na regra de ouro, começar a imaginar como seria viver em um mundo no qual cada ser humano adulto tenha um automóvel; se tiramos desse cenário o problema ambiental, pois esses carros seriam movidos por energias limpas, nos resta saber onde esses automóveis andariam, onde seriam guardados, onde haveria espaço para, nos números de hoje, bilhões de automóveis em condições de uso.

Viver sem Deus não é difícil; basta ver que bilhões de pessoas no mundo praticam uma espiritualidade não-teísta como o budismo e o taoísmo. E sem o automóvel? Parece difícil viver sem ele, pela simples razão que algum tipo de transporte individual não dependente da força física pessoal parece ser necessário ocasionalmente; mas é difícil conceber um mundo no qual cada família tenha um automóvel, mesmo que sejam esses *key cars* e Tata Nanos, todos bem verdes, movidos a eletricidade ou hidrogênio. Por menores que fossem não haveria lugar para todos. O automobilismo como forma de vida parece nos obrigar a conversar cada vez mais e melhor sobre nosso modo de vida.