

## Estradas não foram construídas para carros

Categories : [The Guardian Environment Network](#)

por Carlton Reid\*

Até a BBC me ligou, então deve ser verdade. Em 2011, quando escrevi o primeiro artigo sobre o assunto para o Guardian, eu era apenas um jornalista com uma ideia para um livro. Agora eu sou um historiador. Dois anos atrás, [escrevi para o Guardian neste mesmo blog](#):

*“Muitos motoristas assumem que as estradas foram construídas para eles. De fato, os carros foram os últimos a usar as estradas”.*

E continuei explicando um pouquinho mais sobre meu revisionismo histórico das estradas.

Na época, eu não tinha um título para o livro. Agora já tenho. O título [“Estradas não foram construídas para carros”](#) surgiu na minha cabeça naturalmente, enquanto eu andava de bicicleta. Um monte de carros estava estacionado na calçada e outro monte entupia a estrada à frente. “Não parece mesmo que as estradas foram construídas para carros”, ponderei. É quase certo que, enquanto me passava esse pensamento, minhas sobrancelhas estavam cerradas e meus lábios franzidos.

De volta ao início. Eu usei um par de palavras que pode precisar de alguma explicação. A primeira é pavimento. Como meu livro é sobre a história das estradas americanas e inglesas, forcei-me a usar pavimento em seu sentido técnico. Quando os americanos - e os engenheiros britânicos – falam sobre pavimento, eles querem dizer a estrada, e não a calçada. Pavimento no sentido de calçada é um coloquialismo. O termo correto é passeio-público (*footway*). Perceba, na linguagem do dia a dia, continuo a falar “pavimento”, especialmente quando confundo os americanos: “É isso mesmo, na Inglaterra, as bicicletas não são permitidas no pavimento” [palavra que ingleses entendem como calçada e americanos como asfalto].

A segunda palavra que eu gostaria de chamar a atenção é “revisionismo”. Não a uso no sentido pejorativo. Revisionismo é história. Ganhador do prêmio Pulitzer, o historiador James McPherson disse o seguinte sobre [revisionismo](#), ao escrever para a Associação Americana de História:

*Não há ‘verdade’ única, eterna e imutável sobre eventos passados e seu significado. A busca interminável de historiadores para a compreensão do passado - isto é, ‘revisionismo’ - é o que faz a história vital e significativa.*

Portanto, meu livro “Estradas não foram construídas para carros”, com orgulho, é um trabalho revisionista, e, como toda história, de fato, é revisionismo com uma intenção. Ela é clara: eu quero que os motoristas parem antes de dizer ou pensar, “Saíam da estrada, as estradas são para os carros”. Nem todos o fazem, é claro, mas há um número suficiente lá fora para tornar a vida difícil para os ciclistas. A crença de que as estradas foram feitas para os motoristas é quase tão antiga quanto os automóveis.

Ciclistas foram apagados da história das estradas pelo poderoso lobby pró-motor nos anos 1920 e 1930. Mas nem todas as partes do lobby atual pró-motor aceitam a versão que vingou. [Edmund King, presidente da Associação do Automóvel](#), foi um dos primeiros defensores do meu livro.

No trecho que escreveu para divulgação do livro, ele disse:

*Há motoristas que pensam ser donos da estrada, portanto podem ser surpreendidos quando ouvem que as estradas não foram construídas para carros. [Esta] descoberta fascinante sobre a origem das estradas espero que venha a quebrar alguns dos paradigmas sobre “propriedade” da estrada e ajude a promover a harmonia para todos os seus usuários, sobre quatro ou duas rodas.*

Os automóveis devem muito ao ciclismo, algo que, claro, será uma surpresa para muitos motoristas. Em um [vídeo que produzi para promover o livro](#), pedi a transeuntes para me dizer quando uma rodovia de quatro pistas de grande tráfego, na minha cidade natal, Newcastle, teria sido construída e para qual finalidade. Em geral as respostas foram “1950” e “carros antigos”. A [estrada Jesmond](#) pode parecer e ser percebida como uma autoestrada urbana - é um lugar hostil para andar de bicicleta, ou mesmo a pé pela sua lateral - mas sua construção na largura atual data de 1838, e só mais tarde foi adaptada para carros. Na década de 1950, era [dominada por bondes](#), e ainda não tinha sido estrangulada por carros privados.

Esta mudança relativamente recente na história das estradas, de uma forma estranha, me dá esperança. Se você tivesse perguntado a um britânico na década de 1920, que forma de transporte dominaria as ruas do futuro, nos anos 60 e 70 anos, poucos teriam dito pranchas flutuantes ou aquela outra engenhoca de fantástico luxo, o automóvel. As pessoas provavelmente teriam respondido: “bondes”.

Na década de 1890, as pessoas teriam dito bicicletas, trens e, graças a futuristas, como H. G. Wells, esteiras rolantes nas calçadas (a primeira foi construída para a Feira Mundial de 1893, em Chicago). Se o passado é um outro país, o futuro pode muitas vezes ser mais estranho. A [teoria do Picos de Uso de Carro \(Car Peak theory\)](#) aponta para um futuro com uma necessidade menor dos feiosos e desfigurantes anéis rodoviários que mancham nossas cidades (foi anunciado no início deste mês que [Leicester transformará parte de um dos seus anéis em uma ciclovía](#) de mão dupla).

É uma feliz coincidência que o autor do relatório [“Bote a Grã-Bretanha para andar de bicicleta”](#), que deverá ser lançado em 24 de abril em uma recepção no Parlamento, é o professor Phil Goodwin “Peak Car”. [Em uma série de artigos influentes escritos em 2010 para a Transporte Local Hoje](#), o professor Goodwin escreveu:

*Se trens, automóveis e bondes passaram todos por um pico e depois decaíram, então, por que tantas pessoas assumem que o uso do carro ou vai continuar subindo indefinidamente ou saturar e se “estabilizar”?*

No artigo, um link levava ao editorial de Dave du Feu, da campanha Raios, que argumentou:

*Se o tráfego urbano está diminuindo, vamos dar mais espaço para os ciclistas.*

Tal disposição seria saudável e historicamente correta. Foram ciclistas, e não motoristas, que primeiro demandaram estradas de alta qualidade e superfícies livres de poeira (que era um incômodo da época, pois se acreditava ser causa de doença, especialmente porque boa parte da poeira era advinda de esterco de cavalo). A Associação de Melhoramentos de Estradas do Reino Unido foi criada em 1885 pelo Touring Clube dos Ciclistas, precursor da [Ciclismo Inglês \(British Cycling\)](#), 10 anos antes do primeiro automóvel ser importado para o país. Nos Estados Unidos, o Movimento por Boas Estradas, criado por ciclistas, mais tarde acabou virando o Departamento de Transportes Americano. Diversas organizações que passaram a fazer “lobby pró-motor” foram criadas por ciclistas.

Para ter certeza que as cabeças movidas à gasolina, com horror, não atirem o livro longe, eu incluí uma boa quantidade de história do automóvel. Muitos pioneiros do automóvel eram ciclistas antes de se tornarem motoristas. Um número surpreendente dos primeiros fabricantes de automóveis também eram ciclistas, incluindo [Henry Ford](#). Alguns continuaram ciclistas até a década de 1940. Por exemplo, Lionel Martin, co-fundador da marca Aston Martin, o carro favorito de ambos Clarkson e Bond, James Bond, [participava de corridas de triciclos até morrer](#). Literalmente. Ele foi morto após ser atingido por um... automóvel.

O livro trará pepita após pepita de descobertas revisionistas. Ele estará disponível ao público em agosto, mas já está vendendo bem. Depois de pouco mais de três semanas no site de [financiamento coletivo Kickstarter](#), já atingiu o triplo da meta original. Incrivelmente, o livro já levantou 14.1 mil libras esterlinas em pré-encomendas (cerca de R\$42 mil), e ainda faltam 5 dias para o prazo do Kickstarter acabar. As doações em dinheiro continuam a chegar, apesar de que o texto completo [será distribuído gratuitamente no blog do livro](#).

Por que grátis? Não há nenhum sentido em escrever uma história revisionista e depois deixá-la apodrecer, invisível. Oferecendo-o livremente espero que alguns dos fatos mais importantes que

levantei se tornem conhecimento comum. A visão tradicional, hoje, é a visão do automóvel. O futuro poderia ser aquele em que as bicicletas dominam a estrada, assim como o fizeram na década de 1890.

*\*Esse texto foi publicado originalmente no [Guardian](#) através da parceria de ((o))eco com a [Guardian Environment Network](#). Tradução de Eduardo Pegurier*

### **Leia Também**

[Ciclistas pedem a prefeito ações para acalmar trânsito de SP](#)

[Ciclistas reclamam infraestrutura na duplicação da Tamoios](#)

[10 ideias para cidades mais humanas em 2013](#)