

Posfácio

Hugo Silveira Pereira (Hi-BicLab, CIUHCT, FCT NOVA; Dep. of History, University of York)

Um dos aspetos menos intuitivos sobre a fotografia é a sua subjetividade. Se é verdade que uma imagem fotográfica (que não tenha sido adulterada) representa um momento que efetivamente aconteceu no espaço e no tempo, também é certo que essa imagem resultou de um conjunto de escolhas subjetivas do seu autor (ângulo, composição, exposição, objetos e pessoas incluídas, etc.). Neste sentido, ao ser aceite como um produto objetivo, que alegadamente retrata a realidade tal como a realidade é, a fotografia torna-se um veículo para produzir e transmitir representações e paisagens específicas. Ao repetir e reiterar ao longo do tempo e em círculos cada vez mais amplos ícones específicos, essas representações concorrem para produzir ideologia e mitos.

Uma das grandes virtudes deste catálogo e desta exposição fotográfica é precisamente não usar a fotografia (nem a sua análise em perspetiva histórica) como um meio para impor ou reificar uma determinada narrativa ou, neste caso, uma determinada forma de mobilidade, mas sim para questionar narrativas dominantes vigentes e abrir linhas de debate sobre que mobilidades queremos nas nossas cidades. O conjunto das fotografias históricas selecionadas, em companhia do muito interessante exercício de as reencenar atualmente, não glorifica um passado idílico em contraste com a demonização de um presente dominado e degradado pelo automóvel (realça e compara, por exemplo, a precariedade dos vendedores ambulantes da década de 1960 com os tarefeiros das plataformas de entregas contemporâneas). Chama, sim, a atenção para continuidades e descontinuidades, avanços e recuos, existências e coexistências na narrativa histórica, mostrando que a história não é linear e que contextos ou soluções descritos atualmente como impossíveis serviram perfeitamente as populações passadas ou foram alteradas para melhorar a coexistência entre diferentes meios de transporte, mobilidade e circulação. São disto ilustrativas as composições de fotografias da Avenida Estados Unidos da América, da Praça do Comércio (que ilustram dois momentos antes e depois da sua massiva automobilização) ou da passagem de nível da Rocha do Conde de Óbidos (esta última incluindo quatro tipos de mobilidade diferente: ferroviária, automóvel, ciclável e pedonal).

Epilogue

Hugo Silveira Pereira (Hi-BicLab, CIUHCT, FCT NOVA; Dep. of History, University of York)

One of the least intuitive aspects of photography is its subjectivity. If it is true that a photographic image (that has not been tampered) represents a moment that effectively happened in space and time, it is also true that this image resulted from a set of its author's subjective choices (angle, composition, exposure, objects and people included, etc.). In this sense, by being accepted as an objective product, which allegedly portrays reality as it is, photography becomes a vehicle to produce and transmit specific representations and landscapes. By repeating and reiterating over time and in ever wider circles specific icons, these representations concur to produce ideology and myths.

One of the great virtues of this catalogue and photographic exhibition is precisely that it does not use photography (or its analysis in historical perspective) as a means to impose or reify a particular narrative or, in this case, a particular form of mobility, but rather to question prevailing dominant narratives and open lines of debate about what mobilities we want in our cities. The set of historical photographs selected, together with the very interesting exercise of re-enacting them today, does not glorify an idyllic past in contrast to the demonisation of a present dominated and deteriorated by the car (it highlights and compares, for example, the precariousness of the street vendors of the 1960s with contemporary delivery platform workers). Rather, it draws attention to continuities and discontinuities, advances and retreats, existences and coexistences in the historical narrative, showing that history is not linear and that contexts or solutions currently described as impossible have served past populations perfectly or have been altered to improve the coexistence between different means of transport, mobility and traffic flows. The photo compositions of Avenida Estados Unidos da América, Praça do Comércio (illustrating two moments before and after its massive automobilisation) or the level crossing at Rocha do Conde de Óbidos (the latter including four different types of mobility: rail, car, cycling and pedestrian) are illustrative of this.

A exposição ilustra ainda os diferentes processos como o território urbano de Lisboa foi produzido (e a mobilidade coproduzida) através do uso repetido e consistente de grupos específicos (com diferentes modos de mobilidade), apoiados ou não pelos poderes públicos, que encaravam aquelas áreas como suas: o condutor do automóvel que se apropriou do passeio na Avenida de Roma, os utilizadores de bicicletas que se apropriaram da praça do Comércio ou os indivíduos automobilizados e os ciclistas que se digladiavam na Avenida da Liberdade. Os textos que acompanham as imagens escolhidas salientam a importância deste fenómeno para a mobilidade urbana, o qual pode ocorrer de forma natural ou orgânica ou pode ser incentivado pelas escolhas políticas dos poderes públicos, visando responder a este ou àquele grupo de interesses, fomentar este ou aquele meio de transporte, e, consequentemente, caminhar em direção a esta ou aquela ideia de cidade. Igualmente, os textos deste catálogo realçam as consequências decorrentes desta apropriação territorial (como o aumento da velocidade dos fluxos urbanos ou a perda de sociabilização urbana provocados pelo automóvel), mas sem as valorar moralmente. Como ensina Kranzberg, as tecnologias e soluções tecnológicas não são nem boas, nem más, nem neutras; todas acarretam consequências nem sempre previstas ou antevistas pelos seus promotores. Cabe à sociedade debetê-las e decidir a sua classificação como algo de nocivo, benéfico, mal menor ou bem maior.

Outro dos grandes méritos desta exposição e deste catálogo é o seu contributo para desconstruir a noção de progresso baseado em desenvolvimentos tecnológico. Importa referir que aqui “desconstruir” não deve ser entendido como destruir, mas sim como questionar ou refletir sobre. A colagem do conceito de progresso ao desenvolvimento técnico tem sido reforçada praticamente desde que começou a estabelecer-se em finais do século XVIII, assumindo atualmente o carácter de mito, sendo por isto aceite genericamente como algo factual e sendo, portanto, muito difícil de contestar. No caso específico da mobilidade urbana, predomina a representação de que mais tecnologia significa melhor mobilidade. No caso nacional, ao sublime técnico (o prazer de ver uma máquina em funcionamento) associado ao automóvel acresce o estatuto social de que esta máquina ainda beneficia. As fotografias incluídas neste catálogo contribuem para mostrar que soluções técnicas tidas como arcaicas podem também concorrer para uma mobilidade igualmente eficaz, ao serviço de várias franjas da sociedade, desde vendedores ambulantes a agentes de segurança e outros estratos socioprofissionais que só as fotografias não permitem identificar.

The exhibition also illustrates the different processes of how the urban territory of Lisbon was produced (and mobility co-produced) through the repeated and consistent use of specific groups (with different modes of mobility), supported or not by the public powers, who regarded those areas as their own: the car driver who appropriated the sidewalk in Avenida de Roma, the bicycle users who appropriated Praça do Comércio, or the car drivers and cyclists who fought over the Avenida da Liberdade. The texts accompanying the chosen images highlight the importance of this phenomenon of urban mobility, which may occur naturally or organically or may be encouraged by the political choices of the public authorities, aiming to respond to this or that group of interests, to encourage this or that mode of transport, and, consequently, to move towards this or that idea of the city. Likewise, the texts in this catalogue highlight the consequences arising from this territorial appropriation (such as the increase in the speed of urban flows or the loss of urban sociability caused by the car), but without valuing them morally. As Kranzberg teaches, technologies and technological solutions are neither good, nor bad, nor neutral; they all bring consequences not always foreseen or anticipated by their promoters. It is up to society to debate them and decide their classification as something harmful, beneficial, lesser evil or greater good.

Another of the great merits of this exhibition and catalogue is its contribution to deconstructing the notion of progress based on technological developments. It is important to note that here “deconstruct” should not be understood as destroying, but rather as questioning or reflecting upon. The attachment of the concept of progress to technical development has been reinforced practically since it began to establish itself in the late eighteenth century, assuming today the character of myth, being therefore generally accepted as something factual and therefore very difficult to contest. In the specific case of urban mobility, there is a predominant representation that more technology means better mobility. In the Portuguese case, to the technical sublime (the pleasure of seeing a machine at work) associated to the automobile adds the social status that this machine still enjoys. The photographs included in this catalogue help to show that technical solutions considered as archaic may also contribute to an equally efficient mobility, at the service of several fringes of society, from street vendors to security agents and other socio-professional strata that the photographs in themselves, isolatedly, do not allow us to identify.

Por fim, se me for permitido uma promoção de um interesse pessoal, este trabalho de recolha e comentário histórico de imagens fotográficas ilustra bem o enorme potencial da fotografia como fonte primária de pleno direito (ao mesmo nível das fontes textuais, estatísticas ou orais). Os curadores da exposição optaram por focar a sua atenção na mobilidade ciclável presente nas fotografias selecionadas, mas este mesmo conjunto permite analisar outros aspetos, como a evolução da presença arbórea na cidade ou a documentação de uma figura por norma invisível na narrativa histórica: a mulher. Outras amostras fotográficas permitem analisar outros aspetos da nossa história e a própria forma como no passado se percebia a realidade envolvente.

Finally, if I may be permitted a promotion of personal interest, this work of historical collection and commentary of photographic images illustrates well the enormous potential of photography as a primary source in its own right (at par with textual, statistical, or oral sources). The exhibition curators chose to focus their attention on the cycling mobility present in the selected photographs, but this same set allows us to analyse other aspects, such as the evolution of the presence of trees in the city or the documentation of a figure usually invisible in the historical narrative: women. Other photographic samples allow us to analyse other aspects of our history and the very way in which the surrounding reality was perceived in the past.