

Título:

Mobilidade e Circulação. Perspectivas em História da Ciência e da Tecnologia.

Organização:

Alice Santiago Faria, CHAM – FCSH/NOVA-UAc

Pedro M. P. Raposo, CIUHCT

Capa:

Garcia de Orta, et al. *Histoire des drogues, especeries, et de certains medicamens simples, qui naissent és Indes et en la Amerique divisé en deux parties. La premiere comprise en quatre liures: les deux premiers de Me. Garcia du Iardin, le troisième de M. Christophle de la Coste, & la quatriesme de la Histoire du Baulme adioustée de nouveau en cette seconde edition: où il est prouué, que nous auons le vray Baulme da Arabie, contre la opinion des anciens & modernes.* Seconde edition reveuë et augmentée (A Lyon: aux despens de Jean Pillehotte, à laenseigne du nom de Iesus, 1619), 2ª parte, p.147. Disponível em: Biblioteca Nacional de Portugal Digital <<http://purl.pt/16423>>

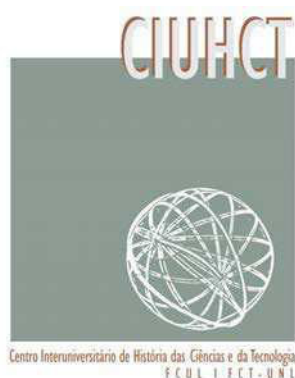
ISBN: 978-989-96231-4-9

Edição:

CIUHCT, Universidade de Lisboa e Universidade Nova de Lisboa

CHAM, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa e Universidade dos Açores

Lisboa, 2014



FCT Fundação para a Ciência e a Tecnologia
MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E CIÊNCIA



ÍNDICE

| | |
|---|-----|
| Introdução..... | 7 |
| Alice Santiago Faria | |
| Arquitetura e Mobilidade..... | 11 |
| Pedro M. P. Raposo | |
| Geografias imperiais e circuitos científicos | 23 |
| Catarina Madruga | |
| O Museu Nacional de Lisboa como Centro e como Periferia | 35 |
| M. Luísa Sousa | |
| A “mobilidade disciplinada” do ponto de vista do automobilista | 43 |
| Maria Elvira Callapez | |
| Mobilidade, economia e ordem social | 51 |
| Inês Gomes | |
| Educação como "conhecimento em trânsito"..... | 67 |
| Isabel Zilhão | |
| O papel da popularização da ciência na circulação do conhecimento em Portugal | 77 |
| Ana Duarte Rodrigues | |
| O saber da arte dos jardins em circulação na Europa (1500-1900)..... | 87 |
| Antonio Sánchez | |
| Maiorca, Lisboa e Sevilha | 95 |
| Autores..... | 103 |

A “mobilidade disciplinada” do ponto de vista do automobilista: discursos sobre segurança rodoviária em Portugal nos anos trinta e quarenta

M. Luísa Sousa

Centro Interuniversitário de História das Ciências e da Tecnologia
CIUHCT

A elaboração sobre uma “mobilidade disciplinada”¹ que surge com o aparecimento do automóvel tem sido desenvolvida a partir do conceito de disciplina proposto por Michel Foucault.² Uma outra tecnologia de poder, para além da disciplinar, que se pode aplicar na compreensão do sistema rodoviário é a regulamentar ou securitária, ligada ao biopoder, também conceptualizado por Foucault.³ Existe uma tese que atravessa alguma da historiografia do sistema automóvel,⁴ de que o “lobby” do automóvel impôs o ponto de vista do automobilista sobre os outros utilizadores das ruas e estradas, tendo, por um lado, sido influente na produção de legislação,⁵ e, por outro, feito campanhas de educação para a segurança rodoviária, eventualmente negociadas com associações de protecção de

¹ Jeremy Packer, ‘Disciplining Mobility: Governing and Safety’, in Jack Z. Bratich, Jeremy Packer, Cameron McCarthy (eds.), *Foucault, Cultural Studies, and Governmentality* (Albany, NY: State University of New York Press, 2003), pp. 135-161; Jennifer Bonham, ‘Transport: disciplining the body that travels’, in Steffen Böhm, Campbell Jones, Chris Land, Matthew Paterson (eds.), *Against Automobility* (Oxford: Sociological Review Monographs, Blackwell Publishing, 2006), pp. 57-74.

² Michel Foucault, *Vigiar e Punir*, trad. Ligia M. Pondé Vassallo, 10ª ed. (Petrópolis: Editora Vozes, 1993 [1975]), p. 125.

³ Uma das principais diferenças entre o poder disciplinar e o biopoder está fundamentalmente no objecto sobre o qual se exerce esse poder: no primeiro, este objecto é o homem-corpo (individualização); no segundo é o homem-espécie (massificação), ou seja, uma nova noção que surge no final do século XVIII: a população. V. ‘Aula de 17 de Março de 1976’, *É Preciso Defender a Sociedade* (Livros do Brasil), pp. 285-315, 292, 293. V. tb. Packer, ‘Disciplining Mobility: Governing and Safety’, p. 144.

⁴ Sean O’Connell, *The Car and the British Society: Class, Gender and Motoring, 1896-1939* (Manchester, New York: Manchester University Press, 2001); Clay McShane, *Down the Asphalt Path: American Cities and the Coming of the Automobile* (New York: Columbia University Press, 1994); Bonham, ‘Transport: disciplining the body that travels’, James Foreman-Peck, ‘Changing National Responses to Motor Accidents’, in Theo Barker (ed.), *The economic and social effects of the spread of motor vehicles* (Houndmills, Basingstoke, Hampshire, London: The Macmillan Press, 1987), pp. 264-290; Patrick Fridenson, ‘La société française et les accidents de la route (1890-1914)’, *Ethnologie française* 21, 1991: 306-313.

⁵ Sobre o caso inglês, O’Connell afirma que o “lobby” do automóvel era consultado na produção de legislação e embora nem sempre as iniciativas do governo tivessem a sua aprovação, era muitas vezes bem sucedido na limitação da legislação restritiva relativamente aos automóveis. O’Connell, *The Car and the British Society: Class, Gender and Motoring, 1896-1939*, p. 117.

peões.⁶ Recorrendo ou não aos conceitos de disciplina e de biopoder propostos por Foucault, muita da historiografia produzida a partir dos anos setenta do século XX⁷ sobre a transformação da rua urbana de espaço público em via motorizada reconhece a “nova cultura de controlo”⁸ que teve de ser criada com a introdução do automóvel ou a “mudança de comportamento”⁹ que este provocou. Há uma gradual organização do espaço em torno desta disciplinação dos corpos e dos usos de forma a priorizar os meios que circulassem eficientemente nas vias públicas, ou seja, os mais rápidos, particularmente os automóveis.¹⁰ A automobilidade tem um poder importante no moldar do tempo e do espaço porque é, paradoxalmente, uma combinação de flexibilidade e coerção.¹¹ Uma resposta a este paradoxo e à necessidade de libertar as vias públicas de problemas que estorvassem a circulação foi a criação de um discurso de segurança.¹² Os processos de disciplinação são então feitos segundo o conhecimento técnico desenvolvido por vários especialistas sobre a segurança de cada utilizador das vias públicas.¹³ No entanto, os discursos produzidos sobre a segurança não são neutros, fazendo parte de estratégias de poder ligadas ao conhecimento, que produzem “categorias normativas, prescrições de condutas adequadas e relações de poder”.¹⁴ Para esse processo contribuíram engenheiros, polícias, ambos integrados nos serviços de viação centrais ou municipais, e grupos do “lobby” automóvel, como os clubes automóveis:¹⁵ a definição de espaços para a circulação de determinados utilizadores (vias de circulação para determinado meio de mobilidade, passeios para peões e outros usos; separação, ou não de meios de circulação lenta e rápida); o controlo da circulação e sua fiscalização (imposição de sentidos únicos em algumas ruas; introdução de novos cruzamentos e de prioridades; regras de trânsito; limites de velocidade; sinais; penalidades); a determinação de regras mínimas para veículos e corpos poderem

⁶ McShane, *Down the Asphalt Path: American Cities and the Coming of the Automobile*, p. 179, 181, 189.

⁷ Peter D. Norton, ‘Urban mobility without wheels: a historiographical review of pedestrianism’, in Gijs Mom, Gordon Pirie, Laurent Tissot (eds.), *Mobility in history. The state of the art in the history of transport, traffic and mobility* (Neuchâtel: Editions Alphil – Presses universitaires suisses, 2009), pp. 111-115, 113.

⁸ Catherine Bertho-Lavenir, ‘How the Motor Car Conquered the Road’, in Miriam R. Levin (ed.), *Cultures of control* (Amsterdam: Harwood Academic Publishers, 2000), pp. 113-134, 113.

⁹ Wolfgang Sachs, *For the love of the automobile: looking back into the history of our desires*, trad. Don Reneau (Berkeley, Los Angeles, Oxford: University of California Press, 1992), p. 28, 31.

¹⁰ Bonham, ‘Transport: disciplining the body that travels’, p. 61, 62.

¹¹ John Urry, ‘The ‘System’ of Automobility’, *Theory Culture Society* 21, 2004: 25-39, 28.

¹² Bonham, ‘Transport: disciplining the body that travels’, p. 64.

¹³ Packer, *Disciplining Mobility: Governing and Safety*, p. 138.

¹⁴ *Ibidem*, p. 139.

¹⁵ Bonham, ‘Transport: disciplining the body that travels’, p. 61.

circular (inspecção aos veículos e suas condições de segurança; licenças de condução aos condutores; necessidade, ou não de seguro).¹⁶

O caso português é paradigmático deste imposição do ponto de vista do automobilista, particularmente do automobilista individual, pertencente às elites, que se encontra não só no discurso de disciplinação produzido pelo Automóvel Club de Portugal (ACP) como nos debates na Assembleia Nacional nos anos trinta e quarenta sobre a introdução de um seguro obrigatório ou sobre os limites de velocidade. O “lobby” automóvel português, que perante a ausência de uma indústria automóvel se organiza em torno de grupos como o ACP, os comerciantes de automóveis ou de gasolina e, mais tarde, os engenheiros rodoviários, também foi produtor deste discurso relativamente à disciplinação dos utilizadores das vias públicas (ruas e estradas), à organização desse espaço e à formulação de regras que permitissem a circulação eficiente. Portugal não se insere na tese defendida de que países, como os escandinavos, que não tinham inicialmente indústria automóvel teriam legislações mais restritivas relativamente ao automóvel, porque o “lobby” não seria suficientemente forte.¹⁷ Razões possíveis para isto acontecer terão sido o facto da sua legislação relativa aos primeiros regulamentos automóveis e código da estrada ter sido influenciada pela francesa, cuja indústria automóvel tinha uma importante capacidade negocial¹⁸ e pelo “lobby” automóvel português, particularmente o ACP e os comerciantes de automóveis, ter força política suficiente para conseguir influenciar o poder legislativo.

O discurso relativo à segurança, particularmente à disciplinação dos utilizadores das ruas e estradas, começou a elaborar-se com os primeiros regulamentos para a circulação de automóveis, que previam medidas disciplinadoras de peões, animais e veículos automóveis, como o facto de as bermas e passeios serem de uso exclusivo dos peões, reservando para a rua ou estrada o primado da circulação de maior velocidade. A disciplinação dos corpos incluiu também os condutores. Ao ser criada uma licença de condução, prevista desde o primeiro regulamento de circulação de automóveis em Portugal, de 1901,¹⁹ estavam a definir-se regras para se decidir quem estava apto e não apto a ser motorista. O critério de escolha incluía um bom comportamento moral e civil (era definida uma idade mínima e tinham de apresentar registo criminal e policial limpo), uma boa saúde física e mental (tinham de apresentar atestado médico), e conhecimentos

¹⁶ Packer, *Disciplining Mobility: Governing and Safety*, pp. 145-147.

¹⁷ Foreman-Peck, ‘Changing National Responses to Motor Accidents’, 270; O’Connell, *The Car and the British Society: Class, Gender and Motoring, 1896-1939*, p. 118, 119.

¹⁸ Fridenson, *La société française et les accidents de la route (1890-1914)*.

¹⁹ ‘Decreto de 3 de Outubro, aprovando o regulamento sobre circulação de automóveis nas estradas, Diário do Governo nº 231, de 14/10/1901, Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria’, *Collecção Official de Legislação Portuguesa, Anno de 1901* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1902), pp. 700-703.

específicos para responder num exame prático e teórico.²⁰ Um atestado médico que declarasse que o candidato a condutor não era “dotado de comportamento nervoso, incompatível com a necessária serenidade” era uma exigência comum a outros países, embora por vezes o exame médico não especializado fosse falível na detecção de doenças mentais.²¹ A construção da imagem dos condutores, também baseada nestes critérios de selecção, ajudou a criar duas culturas de uso, apesar da sua heterogeneidade: os condutores “amadores”, que eram geralmente os automobilistas particulares endinheirados e que se viam a si próprios como “cavalheiros”, e os condutores assalariados ou “profissionais”. Estes últimos foram proibidos de ser sócios do ACP, pretendendo o clube manter assim uma diferenciação de classe, reforçando o estereótipo: os condutores profissionais teriam de ser ensinados a comportar-se, sendo, regra geral, responsabilizados pelo que corria mal nas estradas (seja em relação aos acidentes rodoviários, seja em relação à sua maior contribuição para o desgaste das estradas). Também acontecia que, não se podendo negar que havia condutores “amadores” que provocam acidentes pela sua própria incúria e pelo excesso de velocidade, se apelasse, nostalgicamente, ao regresso de uma suposta “velha etiqueta” dos automobilistas, da época em que “não havia desconhecidos na estrada” e em que a “grande família automobilista” reforçava os seus “laços de camaradagem” com gestos de cortesia e de auxílio mútuos.²² Essa construção da imagem dos condutores produziu um discurso que privilegiava o ponto de vista do automobilista particular sobre os outros utilizadores da estrada, nomeadamente ao considerar esse automobilista (e não o condutor profissional de automóveis comerciais) um homem (e não mulher) idóneo (não poderia ter carta quem fosse condenado por roubo, etc.) que, regra geral, não seria responsável pelos acidentes.²³

Nos “dez mandamentos fundamentais de toda a circulação” publicados no Boletim do ACP em 1930 dois deles apontavam aspectos importantes deste discurso: as vias públicas eram de todos, mas serviam apenas para transporte, ou seja movimento eficiente e veloz; o automobilista (condutor de um automóvel ligeiro particular) deveria continuar livre de restrições, nomeadamente de limites de velocidade fora das localidades, porque saberia ajuizar a correcta velocidade “relativa” (v. Fig. 1).

²⁰ *Ibidem*, 702; ‘Decreto com força de lei de 27 de Maio, aprovando o regulamento sobre a circulação de automóveis (rectificação)’, *Diário do Governo* n.º 144, de 23/6/1911, Ministério do Fomento, 2647, 2648; ‘Decreto n.º 15536’, *Diário do Governo* n.º 123, 1.ª Série, de 31/5/1928, Ministério do Comércio e Comunicações, 1282, 1283; ‘Decreto n.º 18406’, *Diário do Governo* n.º 125, 1.ª Série, de 31/5/1930, Ministério do Comércio e Comunicações, p. 980, 981.

²¹ Diogo Furtado, ‘As cartas de condução e as doenças nervosas e mentais’ (comunicação apresentada ao II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 8 a 10 de Abril de 1937).

²² ‘Façamos reviver a velha etiqueta do automobilismo’, *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal* 1, 1944: 3, 4.

²³ O’Connell, *The Car and the British Society: Class, Gender and Motoring, 1896-1939*, p. 127.



A via pública pertence a toda a gente. A via pública só tem por objecto o transporte. Não é um lugar de conversa, nem de brincadeira, nem um canil, nem um galinheiro.



A velocidade em si não tem perigo e não tem limites. Só a velocidade relativa é perigosa. A velocidade relativa depende exactamente das condições e das contingências, infinitamente variáveis, em que se encontra o veículo.

Fig. 1 - ACP defende mandamentos da circulação: vias públicas servem para transporte e a velocidade em si não constitui perigo, e não deve ter limites (‘Os 10 mandamentos fundamentais de toda a circulação’, *Boletim Oficial do Automóvel Club de Portugal* 15, 1930: 9, 10).

Contrariando este discurso, as estatísticas que começaram a ser produzidas pela Direcção Geral dos Serviços de Viação (DGSV) nos anos trinta mostravam que os condutores de automóveis eram os principais responsáveis pelos acidentes registados e os peões as principais vítimas.²⁴ Os acidentes registados aconteciam maioritariamente nas cidades e vilas. As percentagens do total de mortos e feridos em acidentes rodoviários anuais em Portugal, eram, respectivamente, entre vinte e trinta por cento e entre cinquenta e sessenta por cento só nas duas principais cidades do país, Lisboa e Porto, que contavam com a maioria dos veículos manifestados.²⁵ Para responder a este problema crescente, que nos anos trinta começou a ganhar mais importância no espaço público, foi necessário começar a produzir conhecimento sobre segurança, acompanhando o que estava a ser feito

²⁴ De 1935 a 1950, com excepção dos anos de 1942 a 1945 (por causa das restrições causadas pela guerra à circulação dos veículos automóveis) os condutores de veículos automóveis foram os principais responsáveis pelos acidentes. V. relatórios da DGSV de 1933 a 1950.

²⁵ V., por ex., para os anos entre 1939 e 1945: *Relatório referente ao ano de 1939 da Direcção Geral dos Serviços de Viação* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1940), pp. 155-156; *Relatório referente ao ano de 1940 da Direcção Geral dos Serviços de Viação* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1941), pp. 140-141; *Relatório referente ao ano de 1941 da Direcção Geral dos Serviços de Viação* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1943), pp. 160-161; *Relatório referente ao ano de 1942 da Direcção Geral dos Serviços de Viação* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1944), pp. 150-151; *Relatório referente ao ano de 1943 da Direcção Geral dos Serviços de Viação* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1944), pp. 146-147; *Relatório referente ao ano de 1944 da Direcção Geral dos Serviços de Viação* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1945), pp. 148-149; *Relatório referente ao ano de 1945 da Direcção Geral dos Serviços de Viação* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1947), pp. 158-159.

internacionalmente.²⁶ Membros do ACP e do Auto-Clube Médico Português (criado em 1936) defenderam no I e no II Congressos de Automobilismo e Aviação Civil em 1935 e 1937, e no I Congresso Nacional de Turismo em 1936, a necessidade de melhorar a segurança na circulação, a assistência (médica e técnica) nas estradas, e uma melhor avaliação médica dos corpos dos condutores.²⁷ Também um dos tópicos recorrentes nos relatórios da DGSV dos anos trinta se prendia com a necessidade da remodelação da selecção dos candidatos a condutores e do ensino da condução automóvel.²⁸ Pretendia-se que a selecção dos condutores se fizesse com “base científicas modernas”,²⁹ nomeadamente através de uma avaliação psicotécnica.³⁰ As campanhas de educação de automobilistas e de peões, que produziam discursos sobre a disciplinação dos utilizadores da estrada, começaram a ser um tema recorrente, como se vê em propostas do ACP³¹ ou da gasolinera Shell,³² ou em comunicações apresentadas no II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil³³ e nos debates na Assembleia Nacional sobre os problemas de viação e trânsito, em 1949.³⁴

Para além da questão médica ligada à validação de condutores e ao tratamento das vítimas de acidentes rodoviários, havia também a questão legal, ligada às indemnizações. A reparação civil devida às vítimas dos acidentes de automóveis foi pela primeira vez legislada em 1918, prevendo o direito a uma indemnização por parte dos lesados e regulando a sua execução, o que foi logo

²⁶ Ruud Filarski, Gijs Mom, *Shaping Transport Policy. Two ages of struggle between public and private – a comparative perspective* (Den Haag: Sdu Uitgevers, 2011), pp. 96-98.

²⁷ V., por ex., Mário de Gusmão Madeira, ‘A segurança: problema fundamental da circulação’ (comunicação apresentada ao I Congresso de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 27 a 29 de Abril de 1935); Fernando Santos, João Perfeito de Magalhães, ‘Da imperiosa necessidade de assistência em estrada ao automobilismo e turismo em Portugal’ (comunicação apresentada ao I Congresso Nacional de Turismo, Lisboa, 12 a 16 de Janeiro de 1936); Carlos Vidal, ‘Socorros médicos na estrada’ (comunicação apresentada ao II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, Porto, 8 a 10 de Abril de 1937); Mário de Gusmão Madeira, ‘Automobilismo. 3ª secção - legislação, economia e diversos’, *Relatórios do II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil* (Lisboa: Tip. da Empresa Nacional de Publicidade, 1937), pp. 25-27.

²⁸ *Relatório referente ao ano de 1934 da Direcção Geral dos Serviços de Viação* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1935), p. 15.

²⁹ *Ibidem*, p. 24.

³⁰ *Relatório referente ao ano de 1935 da Direcção Geral dos Serviços de Viação* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1937), p. 15, 16, 23, 24.

³¹ ‘Acta nº 991, 5/9/1935’, *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VI: 112-114.

³² *Quem vai ao volante. Conselhos aos condutores de automóveis da Shell* (Lisboa: Casa Holandesa, 1935), p. 3.

³³ Raul de Oliveira, ‘Automobilismo. 1ª secção - turismo e transito’, *Relatórios do II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil* (Lisboa: Tip. da Empresa Nacional de Publicidade, 1937), pp. 5-10; Madeira, ‘Automobilismo. 3ª secção - legislação, economia e diversos’.

³⁴ ‘IV Legislatura, Sessão nº 190 da Assembleia Nacional, em 21 de Abril’, *Diário das Sessões* nº 190, de 22/4/1949, 538, 539; ‘IV Legislatura, Sessão nº 191 da Assembleia Nacional, em 22 de Abril’, *Diário das Sessões* nº 191, de 23/4/1949, 559.

modificado em 1919³⁵ e retomado no primeiro código da estrada. O código de 1928, comparativamente ao regulamento de 1911, dá imensa ênfase à questão da reparação civil e da responsabilidade criminal em caso de acidentes, o que revela que a realidade da sinistralidade, que sempre existiu e sempre foi parte integrante da cultura automóvel,³⁶ passa a ter uma visibilidade inegável, que se traduz, por exemplo, na publicação de tabelas sobre o número de acidentes em 1933 no primeiro relatório da Direcção dos Serviços de Viação e, de uma forma bastante mais sucinta, no Anuário Estatístico de Portugal a partir de 1935. Eram criadas novas formas de produção de conhecimento sobre a sinistralidade rodoviária e também novas formas de fiscalização. A DGSV previa em 1934 a criação de ferramentas que pudessem estudar os acidentes, nomeadamente na recolha e análise de dados.³⁷ No ano seguinte criava um “Boletim de Acidente de Trânsito” a ser preenchido por todas as entidades que tivessem alguma relação com as consequências dos acidentes de viação, como as autoridades, os hospitais ou as companhias de seguros, tendo começado, a partir desse ano, a publicar informação bastante mais detalhada.³⁸ Com os estudos estatísticos dos acidentes possibilitados por este Boletim, baseado em boletins produzidos nos EUA recomendados pela *National Safety Council’s Joint Committee on Statistics*, esperava-se que fosse possível controlá-los melhor.³⁹ A parte da fiscalização foi também desenvolvida. A principal entidade fiscalizadora tornou-se a polícia de trânsito criada com o código da estrada de 1930. A polícia de viação e trânsito (inicialmente chamada corpo especial de polícia de trânsito nas estradas)⁴⁰ começou por funcionar com brigadas móveis, que em 1934 já contavam com mais de três dezenas de veículos para fazer a fiscalização das estradas, complementada com a criação de uma rede de postos fixos, que começou a ser construída em 1935.⁴¹

³⁵ O decreto que saiu em 1919 continha todos os artigos do decreto de 1918, com excepção daqueles que regulavam a parte processual. V. ‘Decreto n.º 4536’, *Diário do Governo* n.º 147, Iª Série, de 3/7/1918, Secretaria de Estado da Justiça e dos Cultos; ‘Decreto n.º 5646’, *Diário do Governo* n.º 98, 9.º Suplemento, Iª Série, de 10/5/1919, Ministério da Justiça e dos Cultos.

³⁶ Sobre o impacto dos acidentes rodoviários na imprensa portuguesa no início do século XX, e nomeadamente a cobertura dada à fatídica corrida Paris-Madrid de 1903, v. José Barros Rodrigues, ‘A Implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)’, tese de doutoramento, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa, 2013, pp. 181-186.

³⁷ *Relatório referente ao ano de 1934 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, p. 24.

³⁸ *Relatório referente ao ano de 1935 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, pp. 21-22, 24.

³⁹ *Ibidem*, p. 24.

⁴⁰ Nome alterado em 1937. Ver ‘Decreto n.º 27838’, *Diário do Governo* n.º 158, Iª Série, de 9/7/1937, Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

⁴¹ Em 1934 as Brigadas Móveis tinham 17 automóveis ligeiros, 14 motos com *side-car* e 4 motos simples. Em 1935 foram abertos os primeiros postos fixos de fiscalização em “pontos estratégicos para um eficaz controlo do tráfego das principais estradas do País”. V. *Relatório referente ao ano de 1934 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, p. 23. O número de postos fixos de fiscalização foi aumentando gradualmente de ano para ano. Em 1935 eram onze, e dez anos depois, em 1945, tinham entrado em serviço mais setenta. V.: *Relatório referente ao ano de 1936 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*

A questão da sinistralidade rodoviária teve presença nos debates da Assembleia Nacional nos anos trinta⁴² e quarenta. Já se antevia a necessidade de se mudar a legislação benévola relativamente ao automobilista e a tendência de desculpabilização relativamente à sua responsabilidade nos acidentes, o que despoletou variadas oposições, nomeadamente de membros do ACP que eram deputados. O código da estrada de 1954, que revogou o de 1930, viria a reconhecer que “[a] punição criminal pelos acidentes de trânsito era manifestamente benévola, de nenhuma forma correspondendo às necessidades sociais do momento”,⁴³ tendo aproximado certas infracções como a embriaguez ou o abandono de vítima em local de acidente ao crime voluntário, e retirado o limite legal à indemnização criado em 1930 (que então o ACP considerou “felicíssimo”⁴⁴) no caso de o condutor ser o culpado do acidente.

(Lisboa: Imprensa Nacional, 1937), p. 7; *Relatório referente ao ano de 1945 da Direcção Geral dos Serviços de Viação*, p. 18.

⁴² Alguma da argumentação sobre a não-obrigatoriedade do seguro automóvel para os automobilistas individuais assentava no facto de estes serem considerados pessoas idóneas e com capacidade material para indemnizar, no caso de serem responsabilizados por um acidente. V., por ex., o debate em torno de uma proposta para tornar o seguro automóvel obrigatório, que foi rejeitada: ‘I Legislatura, Sessão nº 58 da Assembleia Nacional, em 10 de Janeiro’, *Diário das Sessões* nº 62, de 11/1/1936; ‘I Legislatura, Sessão nº 65 da Assembleia Nacional, em 30 de Janeiro’, *Diário das Sessões* nº 69, de 1/2/1936.

⁴³ ‘Decreto-lei nº 39672’, *Diário do Governo* nº 110, Suplemento, Iª Série, de 20/5/1954, Ministérios do Ultramar e das Comunicações, p. 573.

⁴⁴ ‘O Novo Código da Estrada da autoria do Sr. ministro do Comércio constituiu um trabalho digno de respeitosa admiração’, *Boletim Oficial do Automóvel Club de Portugal* 18, 1930: 2.