

# Razão de ser e origem da Cor dos transportes públicos

A função do transporte público é, desde a sua origem, a prestação de um serviço. Como elemento “biológico” da cidade, faz parte do seu imaginário, estabelecendo valores simbólicos de afectividade e pertença. Para o cidadão, o transporte público reduz-se, no plano funcional, ao facto de proporcionar uma deslocação. Mas, chegar ao fim do processo - o destino - implica uma série de comportamentos que constituem parte do quotidiano. A riqueza de significados que lhe está associado permite chegar, por diferentes vias, a uma avaliação que ultrapassa em muito as simples considerações sobre a função.

A cor é um marco de referência. Quem escolheu? Em que contexto? Porquê? Como? Em suma, que se quis significar? As respostas são claras e obedecem, apenas, a factores de ordem utilitária: **visibilidade** - o essencial é ter uma cor diferente da dominante da circulação automóvel para ser facilmente distinguível, e **permanência** - constância da imagem para uma perfeita identificação. O resultado destes factores apela para valores que não se esgotam pelo serviço que fazem, mas exibem qualidades que os tornam sinais dos tempos. Mas se hoje a cor funciona como característica distintiva deste ou daquele transporte, na sua origem o aspecto formal era suficiente como forma de identificação. Num relance pela sua história, podemos ilustrar este facto.

Quando, em 1835, apareceu a 1.<sup>a</sup> empresa de Transportes Públicos, a dominante da circulação automóvel era o **preto** e considerava-se impróprio o uso de outra cor que não fosse esta. Os seus carros “Omnibus”, movidos por tracção animal, eram pesados e incómodos sendo substituídos pelos “Char-à-Banc”, mais leves e com a particularidade de



*O amarelo da Carris*

Os transportes públicos são componentes das funções orgânicas da cidade e, por isso, devem ter uma identidade precisa e reconhecível. A cor, como elemento central desta identidade, deve contribuir para a transmissão de uma imagem credível e segura.

serem cobertos por um tejadilho donde pendiam umas cortinas para preservar os viajantes das intempéries. Mas Lisboa crescia e a população exigia transportes mais rápidos e eficientes. Com a fundação da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, a cidade passou a dispor dum serviço de transporte empregando carros do “sistema americano” que tinham sobre os seus rivais a vantagem de rodarem sobre carris, o que lhes conferia uma andar suave e cómodo. A 1.<sup>a</sup> linha foi inaugurada em 1873 para contento dos lisboetas que viam nestes carros sólidos e de boa construção, um avanço qualitativo nas suas deslocações. A origem

da cor remonta a 1901 quando foi inaugurado o sistema eléctrico, com carros em **vermelho escuro** tão ao gosto do espírito do fim de século. Apesar do temor inicial que o sistema eléctrico provocou, os alfacinhas depressa se renderam aos eléctricos entusiasmados com a comodidade e benefício que este novo transporte proporcionava.

Em 1940, com o fim de reforçar o transporte de visitantes para a Exposição do Mundo Português, a Carris importou seis autocarros da marca AEC. Este transporte de cor **verde**, para marcar a diferença do país de origem onde circulavam a vermelho, iniciou o serviço regular



O taxi cor de "grão"



O taxi preto de capota verde

em 1944 (repare-se que a cor tem aqui um significado simbólico explícito: a cor indica uma atitude "política", traduzida por um corte com a imagem estabelecida. O significado desta mudança tem de ser entendido no enquadramento da época e no sentido de manifesto que comportava em relação ao concessionário britânico). O problema do transporte de passageiros agravou-se progressivamente recorrendo a Carris, como solução, aos autocarros de dois pisos. Para se tornarem facilmente distinguíveis, os eléctricos

"falaram mais alto" na escala cromática, adoptando o **amarelo**.

No início da década de 50, o aparecimento das cores "estridentes" do pós-guerra fez variar as dominantes da circulação automóvel. A presença da cor nos transportes teve, por esta altura, uma evolução significativa com a introdução da publicidade nas próprias faces dos veículos, em vez das resumidas faixas antigas na cobertura dos eléctricos.

Anos mais tarde, a nacionalização das companhias rodoviárias, fundidas na Rodoviária Nacional, moti-

vou um concurso de design do qual resultou a fixação da cor **laranja**, bem conhecida pela sua visibilidade. A companhia Carris, igualmente nacionalizada, seguiu a mesma lógica atribuindo esta cor aos autocarros quando da renovação da frota.

Os táxis adoptaram, durante muitos anos, o modelo italiano **preto e verde**. Estas cores chegavam para identificar este tipo de transporte no meio do trânsito da cidade mas, mais tarde foi necessário acrescentar-lhe sinais luminosos identificadores, afixados no tejadilho. O abandono progressivo das suas cores tradicionais a favor da "**cor de grão**" correspondeu a factores normativos da CEE (unificação de cor), económicos (é dispendioso pintar um carro de duas cores), de salubridade (a sujidade é menos perceptível) e de fácil identificação (a tónica actual de cores "berrantes" implica a diferença pela opção inversa na escala cromática).

Proporcionando um modo de deslocação mais cómodo sem os inconvenientes dos transportes de massa, são, muitas vezes, o último recurso para quem se encontra em longas filas à espera dum eléctrico ou autocarro. No meio do tumulto do trânsito, a cor anunciadora da sua presença tem um significado especial: anuncia a solução dum problema, a esperança de fugir ao tormento do transporte colectivo. Mas quem não conhece a fúria de ver passar dezenas deles, ocupados apenas por uma pessoa e de conjecturar que, provavelmente, iriam para os mesmos lados e não se importariam de partilhar o transporte... e a despesa? Também o táxi deverá ser repensado e alargado no seu modo de utilização. Entretanto os lisboetas, já familiarizados com a nova cor deste transporte, ficam surpreendidos quando vêem passar "**o carro preto de capota verde**".

MARGARIDA AMBRÓSIO FRAGOSO,  
Designer, Doutorada em Design  
(Faculdade de Arquitectura da UTL)