



**José Carlos Barros Rodrigues**

Mestre em Engenharia Mecânica

## **A Implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)**

Dissertação para obtenção do Grau de Doutor em  
História, Filosofia e Património da Ciência e da Tecnologia

Orientador: Maria Paula Diogo, Professora Catedrática,  
Universidade Nova de Lisboa

Júri

Presidente: Doutor António Manuel Dias de Sá Nunes dos Santos

Vogais: Doutor Juan Carmona Badia  
Doutor Jordi Catalan Vidal  
Doutora Maria Eugénia de Almeida Mata  
Doutora Ana Paula Lopes da Silva  
Doutora Maria Paula Pires dos Santos Diogo



Outubro de 2012

A Implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910)

© 2012 José Barros Rodrigues/FCT-UNL/UNL

A Faculdade de Ciências e Tecnologia e a Universidade Nova de Lisboa têm o direito, perpétuo e sem limites geográficos, de arquivar e publicar esta dissertação através de exemplares reproduzidos em papel ou de forma digital, ou por qualquer outro meio conhecido ou que venha a ser inventado, e de a divulgar através de repositórios científicos e de admitir a sua cópia e distribuição com objectivos educacionais ou de investigação, não comerciais, desde que seja dado crédito ao autor e editor.



As minhas primeiras palavras de agradecimento são dedicadas à Professora Doutora Maria Paula Diogo, orientadora desta minha investigação, a quem devo o incentivo, a motivação e muitos conhecimentos para converter uma paixão de anos num trabalho de natureza académica. Agradeço também à Comissão de Acompanhamento de Tese, Professores Doutores Jordi Catalan, Maria Eugénia Mata e António Nunes dos Santos, pois as sugestões e críticas efectuadas durante a apresentação pública do meu Plano de Trabalho permitiram-me refocar alguns pontos da presente investigação e procurar esclarecer muitos outros. Um grande bem-haja à minha colega Luísa Sousa pelo seu apoio incondicional. Agradeço ainda à Dra. Luísa Valsassina (Automóvel Clube de Portugal), ao Dinarte Branco (Instituto da Propriedade Industrial), ao Dr. João Ruas (Arquivos Históricos do Palácio de Vila Viçosa), ao Eng<sup>o</sup> Tiago Patrício Gouveia (Fundação Abel e João de Lacerda) e ao António Menéres pela sua colaboração em vários assuntos que me permitiram melhorar o nível da minha investigação.

Dedico este trabalho aos meus filhos Duarte Nuno e Nuno Miguel



## Sumário

A presente investigação tem como objectivo perceber de que forma o automóvel foi introduzido em Portugal, primeiro como objecto técnico e, posteriormente, como parte de um sistema técnico emergente. O período em análise vai de 1895, altura em que se verificou a importação do primeiro veículo equipado com motor a explosão, até 1910, ano da revolução republicana, evento que consideramos relevante para o desenvolvimento futuro do automóvel no nosso país.

Faz-se, em primeiro lugar, uma contextualização do nascimento da indústria automóvel europeia, investigando não só os pontos considerados fundamentais para a consolidação desta actividade (veículos hipomóveis, motores a explosão estacionários e as bicicletas), mas também outras contribuições tecnológicas, como o avanço na produção do aço, a evolução na destilação do petróleo ou, ainda, o incremento da ciência da soldadura. O estudo da “automobilidade” em Portugal contempla a inventariação dos primeiros automóveis importados para o nosso país, ainda sem a matriz moderna da cadeia de valor da distribuição, a construção identitária do automobilista português, que se forjou, largamente, na fundação do Real Automóvel Clube, a evolução deste sistema técnico e o desenvolvimento de uma nova matriz tecno-cultural nas áreas do urbanismo, do desporto e do turismo. Os aspectos emergentes da indústria automóvel e dos transportes também são problematizados, tentando perceber-se o papel de cada um dos actores intervenientes, as suas opções e as suas agendas. Finalmente, procura-se mostrar que o posicionamento republicano face ao automóvel, menorizando o seu estatuto e a importância da sua afirmação no país, radica no facto do automóvel, pela ligação inicial à elite aristocrática e capitalista do regime monárquico, ser entendido não como um artefacto técnico “ideologicamente neutro”, mas sim como um objecto e um sistema com forte carga política.

Por outro lado, este trabalho é parte de um projecto mais ambicioso e abrangente, que pretende compreender de que modo a ciência e a tecnologia, bem como os seus principais actores, reagem e se ajustam, num contexto periférico. Quando comparamos o caso português com as principais referências europeias, como a França ou a Alemanha, nas diferentes vertentes do sistema técnico do automóvel, constata-se o carácter periférico do nosso país; contudo, se afinarmos a análise ao espaço da Península Ibérica, é possível concluir que o nosso país esteve genericamente em linha com o país vizinho, salvo na questão da indústria automóvel. Podemos, pois, afirmar que, no que respeita ao automóvel e para o final do século XIX e primeiro quartel do século XX, o ponto crítico de desfasamento de Portugal com os sistemas técnicos europeu e peninsular não está, maioritariamente, nos padrões de consumo, mas sim no nível da produção, com a ausência de uma indústria automóvel nacional que, verdadeiramente, nunca chegou a existir.

### Palavras-Chave

Automóvel, Indústria Automóvel, Comércio Automóvel, Turismo, Transportes, Desporto Automóvel



## Abstract

The research underlying this dissertation aimed at understanding how the automobile was introduced in Portugal, first as a technical object, and later, as part of an emerging new technical system. The period under consideration spans from 1895 to 1910: 1895 marks the arrival of the first imported car with a combustion engine, and 1910 is the year of the republican revolution, an event, which, I argue, changed the attitude towards automobiles in the early Portuguese 20<sup>th</sup> century.

This narrative begins by contextualizing the birth of the European automobile industry both in terms of previous vehicles, like horse pulled carriages and stationary bikes, and technical achievements such as the internal combustion engine and improvement of the steel quality, the distillation of petroleum and welding techniques.

By focusing on the Portuguese case, a comprehensive study was carried out on the first imported cars, the construction of a car driver identity, mainly through the founding of the Royal Automobile Club, the evolution of the technical system in which the automobile is one of the main pieces, and the development of a techno-cultural system that encompasses urbanism, sports, and tourism topics. The characteristics of the emerging automobile industry in Portugal are also analysed, in order to understand not only the role played by the various actors involved, but also their options and possible agendas. Finally, I argue that the political change from the monarchy to the republican regime played a significant role in the first years of the automobile in Portugal, in as much as the car was not perceived as a “neutral” technical artefact, but as part of an elitist ideology that the republicans placed as the core of the monarchy.

This research is part of a larger project, which aims at unveiling how science and technology, and their actors behave in “peripheral” contexts. By comparing the Portuguese case with European references, that is France and Germany, one is led to conclude that Portugal was a peripheral country as far as the new car system is concerned. When narrowing down the comparative lens to focus on the Iberian Peninsula, however, the conclusion is quite different: Portugal was very much in line with Spain, the exception being the automobile industry itself. Thus, the argument is that the critical point of the Portuguese de-linking process within the European and Peninsular car technical system was not based on consumption patterns, but on the absence of a national automobile industry, which never came really to life.

### Key words

Automobile, Automotive Industry, Automotive Trading, Tourism, Transports, Motorsport



# Índice

1, Introdução .....	17
1.1 Estrutura e objectivos .....	18
1.2 Opções metodológicas e de fontes .....	20
1.3 Estado de Arte nacional e internacional .....	21
2. O nascimento da Indústria Automóvel europeia e os seus principais marcos até ao início do século XX .....	27
2.1 Factores Económicos, Políticos e Sociais .....	29
2.1.1 A consolidação das indústrias e da rede de distribuição .....	29
2.1.2 As alterações demográficas: imigração e emigração .....	29
2.1.3 As comunicações .....	30
2.2 Recursos Naturais .....	30
2.2.1 O acesso ao carvão .....	30
2.2.2 Da exploração do ferro à produção do aço .....	31
2.2.3 A manutenção dos materiais tradicionais: a madeira e o couro .....	32
2.2.4 A exploração eficiente do petróleo .....	32
2.3 Os Factores Tecnológicos .....	32
2.3.1 A herança dos veículos hipomóveis .....	33
2.3.2 A importância da bicicleta .....	33
2.3.3 As experiências do vapor .....	36
2.3.4 Os motores estacionários a gás .....	37
2.3.5 Os automóveis eléctricos .....	38
2.4 Os primeiros automóveis com motor a explosão .....	39
2.4.1 A estabilidade em torno da tecnologia .....	39
2.4.2 As evoluções tecnológicas .....	40
2.4.3 Do artesanato à indústria .....	41
2.5 As evoluções regionais .....	42
2.5.1 A iniciativa empresarial .....	42
2.5.2 A maturidade potencial dos mercados .....	44
2.5.3 Breve análise dos países construtores .....	47
3. O primeiro automóvel importado com motor a explosão .....	49
4. A importação directa de automóveis antes dos distribuidores oficiais .....	59
5. O início do Comércio Automóvel e da sua legislação .....	71
5.1 Arranque do comércio automóvel na cidade do Porto .....	71
5.2 O despertar do comércio em Lisboa .....	74
5.3 O papel de Coimbra no desenvolvimento do comércio automóvel .....	77
5.4 Alguns operadores de relevo .....	79
5.5 Electricidade e vapor sem espaço próprio .....	85
5.6 As estatísticas possíveis .....	86
5.7 A mulher e o automóvel .....	90
5.8 O desenvolvimento das Garagens .....	93
5.9 Indicadores sobre a construção de uma estrutura legislativa .....	96

6. A construção identitária do Automobilista .....	99
6.1 A corrida do Hipódromo de Belém como primeira demonstração pública .....	99
6.2 A corrida Figueira da Foz – Lisboa como ponto de inflexão da expansão do automobilismo nacional .....	103
6.3 A fundação do Real Automóvel Clube .....	110
7. O automóvel como elemento desportivo .....	117
7.1 As corridas em estrada aberta .....	118
7.2 As provas de perícia .....	123
7.3 O fascínio da velocidade .....	125
7.4 Demonstrações, Recordes e Publicidade .....	128
7.5 Os recordes em estrada aberta .....	131
7.6 O recorde Lisboa-Madrid .....	134
7.7 A presença dos automóveis nos Velódromos .....	137
8. O automóvel e o turismo .....	141
8.1 O início do “auto-turismo” .....	141
8.2 As infra-estruturas rodoviárias .....	144
8.3 A institucionalização do turismo automóvel .....	145
8.4 Livros de viagens em automóvel .....	149
8.5 A sedução do <i>Grand Tour</i> .....	150
9. Os automóveis e a família real .....	159
9.1 A figura do infante D. Afonso .....	162
9.2 O inventário das Cocheiras Reais .....	165
10. Os protótipos e a ilusão de uma indústria automóvel .....	167
10.1 A ilusão de uma indústria automóvel .....	167
10.2 Os protótipos .....	171
10.3 A criação de uma marca portuguesa .....	174
10.4 Os carroçadores .....	175
11. Da diabolização ao Serviço Público .....	181
11.1 O carácter “demoníaco” do automóvel .....	182
11.2 A integração do automóvel nos serviços públicos de transporte .....	187
11.3 Transportes públicos urbanos .....	194
11.4 Táxis e Veículos de Aluguer .....	196
11.5 Outros serviços públicos .....	199
12. Conclusões .....	203
12.1 O comércio automóvel e a sua envolvente .....	203
12.2 A inconsistência do desporto automóvel .....	205
12.3 O automóvel no turismo e nos transportes públicos .....	207
12.4 O papel da indústria automóvel .....	208
12.5 A clivagem republicana .....	210
12.6 Desenvolvimentos futuros .....	213
13. Bibliografia .....	215



## Índice de Figuras

- Figura 2.1 – A “Draisienne”  
Figura 2.2 – A Bicicleta de Michaux, com as suas rodas assimétricas e os pedais acoplados à roda dianteira directriz  
Figura 2.3 – A Bicicleta de Starley, que prefigura as bicicletas modernas  
Figura 3.1 – Gravura de um dos *Panhard et Levassor* que participou na corrida «Paris-Bordeaux-Paris», similar à que o Conde de Avilez haveria de adquirir em Setembro de 1895  
Figura 3.2 – Fac-símile do livro de registos da *Panhard et Levassor* onde constam os dados referentes ao veículo do Conde Jorge de Avilez  
Figura 4.1 – Chassis do primeiro *Peugeot* importado para Portugal, em 1897  
Figura 4.2 – O *Peugeot* «phaeton» importado por Oliveira Baptista, em 1898  
Figura 4.3 – O *Decauville* de Alberto Andresen, rodeado de três triciclos motorizados num passeio em 1897  
Figura 4.4 – Os triciclos eram, de acordo com a Pauta Alfandegária vigente até 1907, considerados automóveis  
Figura 4.5 – O Hurtu entrou em Portugal em 1900  
Figura 5.1 – Este deverá ser, provavelmente, o primeiro anúncio publicado em Portugal em que se representa explicitamente um automóvel, neste caso da marca *Gladiator*  
Figura 5.2 – Anúncio da empresa Albert Beauvalet & C<sup>ta</sup>, representante exclusivo da *Peugeot* para todo o país  
Figura 5.3 – Anúncio da Sociedade Portuguesa de Automóveis  
Figura 5.4 – Anúncio da A. & H.Black, distribuidores da *Mercedes* para Portugal e Espanha  
Figura 5.5 – A D. Elisa Machado ao volante do seu automóvel  
Figura 5.6 – A Fachada principal do Auto Palace, edifício projectado exclusivamente para todo o tipo de serviços na área automóvel  
Figura 5.7 – Fac-símile de uma Licença de Condução emitida pelo Governo Civil de Lisboa  
Figura 6.1 – Partida da corrida reservada a motocicletas, no Hipódromo de Belém  
Figura 6.2 – Detalhe antes do arranque da primeira corrida de automóveis realizada em Portugal, no Hipódromo de Belém  
Figura 6.3 – Anúncio da Locomobile onde se referia o “primeiro prémio na corrida de automóveis do Hipódromo de Belém”  
Figura 6.4 – Um dos concorrentes à corrida da Figueira, o FIAT do Infante D. Afonso  
Figura 6.5 – O francês Edmond, em Darracq, na sua passagem por Coimbra  
Figura 7.1 – O Panhard de Luis O’Neill que esteve presente na prova Lisboa-Caldas-Lisboa  
Figura 7.2 – Instantâneo do Concurso de Excursionismo Lisboa-Coimbra-Lisboa  
Figura 7.3 – Os jardins da Parada em Cascais serviram de cenário às três edições da Gincana, que tiveram lugar em 1904, 1905 e 1910  
Figura 7.4 – Caricatura de Bordalo Pinheiro, a propósito da prova de km de arranque no Campo Grande  
Figura 7.5 – Detalhe da chegada de um dos concorrentes da corrida da Valada, organizada em 18 de Março de 1906  
Figura 7.6 – Aspecto da Rampa da Pimenteira, realizada nos arredores de Lisboa em Julho de 1910  
Figura 7.7 – Subir a Calçada da Glória era um argumento comercial importante no comércio automóvel do princípio do século XX  
Figura 7.8 – Francisco Martinho, ao volante do Darracq com que instituiu o primeiro recorde Paris-Lisboa, em Junho de 1903  
Figura 7.9 – O Napier da “The British Automobiles, Ltd” a caminho de Madrid  
Figura 7.10 – Belard da Fonseca em acção no Velódromo de Lisboa, no recorde dos 10.000 metros  
Figura 8.1 – O Delegado do Procurador da Coroa em Barcelos, Dr. José Maria de Magalhães Pinto Ribeiro, num passeio que efectuou pelas estradas do Minho em 1907  
Figura 8.2 – Passeio efectuado nos arredores de Coimbra, em Janeiro de 1902  
Figura 8.3 – Uma viagem de automóvel no princípio do século XX exigia roupas adequadas  
Figura 8.4 – Sinais propostos pelo ACF e adoptados pela generalidade dos países da Europa, entre os quais Portugal

- Figura 8.5 – Esta gravura, publicada na revista «A Paródia», reflecte a evolução social de dois séculos de forma caricatural. Em 1900, é o automóvel o suporte da mudança e ao longe as árvores fogem assustadas pela nova máquina
- Figura 8.6 – Plano Inicial da viagem, desenhado por D. António Praia
- Figura 8.7 – Fotografia da partida dos três portugueses que efectuaram a volta à Europa continental, entre Agosto de 1905 e Abril de 1906
- Figura 8.8 – A “Volta à Europa” tinha também um desígnio comercial que foi aproveitado pelo representante da marca em Lisboa
- Figura 8.9 – Traçado do “Circuito de Portugal”, realizado nos primeiros dias de Outubro de 1910
- Figura 9.1 – D. Carlos ao volante de um dos seus *Peugeot*
- Figura 9.2 – Esboços do carroçador francês Mülbacher encomendados por D. Carlos para o seu automóvel CGV
- Figura 9.3 – Caricatura do “Arreda” no jornal “Novidades”
- Figura 9.4 – “Cartoon” da revista “A Paródia” sobre as aventuras automobilísticas do Infante D. Afonso
- Figura 10.1 – O FSM de Francisco de Sousa Martinho
- Figura 10.2 – O automóvel a “ar comprimido” de Alberto Antunes
- Figura 10.3 – Produção artesanal de uma carroçaria, nas instalações da empresa Ferreira & Viegas, Lda
- Figura 10.4 – Anúncio da empresa Ferreira & Viegas
- Figura 11.1 – Ilustração da corrida Paris-Madrid, publicada no Jornal de Notícias. Os acidentes constituíram o único motivo de interesse na maior parte da imprensa nacional
- Figura 11.2 – Os acidentes em automóveis tornaram-se, em 1903, um dos temas preferidos da opinião pública
- Figura 11.3 – A «Corrida dos AutoMortos», foi o título escolhido por Bordalo Pinheiro para a corrida Paris-Madrid
- Figura 11.4 – O automóvel era apresentado como “o bicharoco que come pessoas”
- Figura 11.5 – A reconciliação da sociedade civil com o automóvel: o Ano Novo desloca-se numa dessas novas viaturas, com toda a segurança
- Figura 11.6 – O projecto do Eng<sup>o</sup> Júlio Vasconcelos Correia para transporte misto de passageiros e mercadorias em automóveis
- Figura 11.7 – Veículo da “Companhia Portuguesa de Transportes em Automóveis” que fez várias experiências ao longo de 1903
- Figura 11.8 – Instantâneo da carreira Régua-Lamego, em 1908
- Figura 11.9 – O tractor idealizado por Carlos Roma do Bocage, que foi adoptado pelo Exército para reboque de peças de artilharia

## Índice de Gráficos

- Gráfico 2.1 – Número de marcas de automóveis, com qualquer tipo de motorização, criadas no século XIX na Europa, distribuídas por países de origem
- Gráfico 2.2 – Evolução do número de marcas registadas nos quatro mais importantes países europeus, no contexto da indústria automóvel. Depois da aposta dos pioneiros, os empresários esperaram para ver e foi só a partir da década de 1890 que se começou a observar o «boom» de marcas e de produção.
- Gráfico 2.3 – A evolução da produção anual das principais marcas francesas e alemãs
- Gráfico 5.1 – Evolução do volume das importações de automóveis em Portugal
- Gráfico 5.2 – Importação de motocicletas e tricicletas em Portugal
- Gráfico 5.3 – Frequência mensal do volume de importações de automóveis, com uma curva de tendência polinomial
- Gráfico 5.4 – Distribuição das quotas de mercado (em %) das principais marcas no mercado do Porto
- Gráfico 5.5 – Distribuição das quotas de mercado (em %) das principais marcas no mercado de Lisboa
- Gráfico 6.1 – Evolução do número de inserções publicitárias no jornal “Novidades” ao longo de 1902
- Gráfico 7.1 – Evolução dos tempos obtidos em pistas de Velódromo
- Gráfico 10.1 – Evolução das importações dos “chassis sem carroçaria” para Portugal



## Índice de Tabelas

- Tabela 2.1 - Evolução da População mundial por continente
- Tabela 2.2 - Evolução da Produção e do Número de Operários na Renault
- Tabela 2.3 - Evolução da Produção das marcas pioneiras francesas e alemãs.
- Tabela 4.1 - Reconstituição da lista de viaturas automóveis entradas em Portugal até Julho de 1900
- Tabela 5.1 - Lista dos Importadores de Automóveis até 1910
- Tabela 5.2 - Lista das Senhoras com Licença de Condução em Lisboa
- Tabela 5.3 - Lista das Senhoras com Licença de Condução no Porto
- Tabela 7.1 - Cálculo dos pesos a transportar para Veículos Abertos na Prova Lisboa-Coimbra-Lisboa
- Tabela 9.1 - Inventário dos Automóveis da Casa Real
- Tabela 9.2 - Inventário das viaturas automóveis adquiridas pela Casa Real
- Tabela 10.1 - Lista de Empresas Carroçadoras de Automóveis



*A locomoção do futuro pertence ao automobilismo.  
Veículos sem animais.  
É este o desiderato da indústria do transporte,  
no seu capítulo de viação ordinária e acelerada. (...)  
O sucesso da indústria de transporte deve ser ruidoso  
e o ideal automóvel não está longe de se atingir*

*O Ocidente*, 20 de Janeiro de 1897, 12

## 1. Introdução

Escrever-se que o automóvel mudou por completo a civilização humana não é um mero chavão mas sim uma realidade incontornável. Em Portugal, embora com volume e intensidade diferentes das que se registaram um pouco por toda a Europa, o automóvel também teve o seu papel na alteração da mobilidade, tanto no trabalho como no lazer, na descentralização dos espaços urbanos e num conjunto variado e distinto de modificações sociais, legais, culturais e económicas.<sup>1</sup> Porém, ao contrário do que sucedeu em vários países europeus, a indústria automóvel, mesmo que em pequena série, não vingou entre nós pelo que, a par da ostentação e dos sinais exteriores de saúde financeira dos seus felizes proprietários,<sup>2</sup> os automóveis acabaram por contribuir para um incremento do défice da balança comercial com o exterior, ao invés de reforçarem a componente industrial, com o reforço consequente do emprego especializado e com uma diminuição da saída de divisas.<sup>3</sup> Por outro lado, numa perspectiva estritamente endógena, a difusão dos automóveis no nosso país permitiu aumentar a eficiência de serviços no território nacional, sobretudo na área pública dos transportes ou na área privada da distribuição de bens e de serviços. Para além disso, os automóveis criaram novos empregos directos, na área da assistência técnica, implicaram investimentos imobiliários ou em maquinaria e ferramentas variadas, para além de exigirem de parte da nossa elite académica estudos e aplicações práticas nos mais variados domínios – desde a electricidade dos elevadores até ao planeamento e construção de estradas.

Culturalmente, o automóvel trouxe a um número restrito de pessoas um sentimento de autonomia que até aí apenas a ferrovia e a bicicleta – se bem que ambas com as suas limitações próprias – tinham conseguido. Em 1907, na imprensa portuguesa, escrevia-se este libelo laudatório a favor dessa forma de transporte:<sup>4</sup>

Somos dum tempo em que o caminho de ferro (...) era para o veículo hipomóvel o que o automóvel hoje parece ser para aquele, não se imaginando que a ciência alguma vez pudesse e devesse dar melhor do que a locomotiva de doce deslizar no *rail*. O que é um *wagon* de

---

<sup>1</sup> "Individualized long-distance transportation in the form first of the safety bicycle (1885) and then of the motor vehicle (1895) followed close behind. Many contemporary observers saw the automobile revolution and the rail revolution as complementary. Improved transportation, whether by auto or by rail, increased personal mobility, brought city amenities to the countryside, decentralized urban space, sanitized the central city and created an integrated national culture, economy, and society. But the unparalleled flexibility of the motor vehicle made its potential impact far greater." James J. Flink, *The Automobile Age* (Massachusetts: MIT Press, 1990), 3.

<sup>2</sup> "But these beautiful, expensive vehicles were more often used not for practical transport but for leisure activities and public ostentation. They became an essential accessory of the leisure class, which used them for touring, racing and parading down fashionable boulevards. Consequently, the automobile quickly became defined in American culture as an instrument of freedom and leisure, and a symbol of the wealth that removed entire class of people from the mundane concerns of work and functional effort." David Gartman, "Three Ages of the Automobile – The cultural Logics of the Car", *Theory, Culture & Society*, Vol.21 (4/5) (2004): 171.

<sup>3</sup> Esta situação prolonga-se nas décadas posteriores. Ver Maria Luisa Sousa, Maria Paula Diogo, "Giving with one hand and taking with the other: the automobile assembly industry in Portugal (1960-1988)", *Revista Industrial. Economia y Empresa*, XXVI, 48 (2012): 155-180.

<sup>4</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 30 de Junho, 1907, s/p.

lugares apinhados para dez ou doze pessoas ao pé do automóvel onde se vai só ou com duas pessoas quando muito? O que é o *rail* que nos regula e mede a fantasia ambulatória ao pé da roda variável, de aro desnudado ao ar que connosco flutua na paisagem? E a atitude fixa e inmodificável? (...) O *wagon* é ainda a escravidão; o automóvel é a liberdade. Uma vez acostumados a ele, ninguém mais o dispensará. Eis porque ele percorrerá o mundo e estamos certos disso.

A consolidação do automóvel como objecto de consumo confirmou-se rapidamente ao longo dos primeiros anos do século XX na generalidade do mundo ocidental.<sup>5</sup> Em Portugal, para além do incremento das vendas no universo dos particulares, ele foi-se imiscuindo gradualmente em áreas tão díspares como nos transportes regionais, na logística do exército, dos hospitais e das lojas de distribuição, nos veículos de praça, ou ainda como meio de transporte privilegiado das profissões liberais.

### 1.1 Estrutura e objectivos

Está inteiramente por sistematizar a História do Automóvel em Portugal nas suas mais diferentes vertentes: análise e fluxo dos primeiros automóveis importados (essencialmente constituídos por importações directas junto dos próprios fabricantes); as competições, afectadas pela atmosfera política e pela qualidade da rede viária nacional da época; a consolidação do associativismo que resultou na atribulada criação do Real Automóvel Clube de Portugal; o incremento do comércio com o florescer de várias lojas nas principais cidades do país; a publicidade, focada no produto ou nos resultados nacionais e internacionais das competições; a construção de instalações destinadas à manutenção e reparação de veículos, de que são paradigmas a Garage de Albert Beauvalet, nos Restauradores e o Auto Palace na Alexandre Herculano; o desenvolvimento do turismo terrestre – se bem que confinado, nos primeiros momentos, a uma elite; a ilusão de uma indústria, que começa em 1896 com a patente requerida pelo construtor inglês Humber, mais tarde reforçada com a intenção da Empresa Industrial Portuguesa, de Henrique Burnay, em produzir automóveis nas suas instalações de Santo Amaro; a adaptação dos automóveis como factores de produção, nomeadamente, a sua utilização como veículos de entregas ao domicílio, no transporte de mercadorias e bens perecíveis; a legislação produzida, que se inicia factualmente com a publicação de um Decreto próprio, em Outubro de 1901, que regula a circulação automóvel; as suas representações na imprensa e na literatura ou a sua incorporação nos serviços públicos, etc.

A fase que medeia entre a entrada do primeiro automóvel no nosso país (1895) e o fim abrupto da Monarquia Constitucional (1910) constitui um período muito interessante de estudo, onde se assiste à implantação e consolidação do automóvel enquanto referência social, económica e até política. O presente trabalho pretende, num primeiro plano, inventariar e dissecar factos e o seu eventual interrelacionamento no percurso de consolidação da automobilidade no nosso país, pelo que fica claro que não nos move a ideia, relativamente habitual nesta área da história, de circunscrevermos a análise do fenómeno automóvel a uma mera identificação das marcas de automóveis que tiveram um papel mais activo nesse resultado.<sup>6</sup> No domínio mais estrito da História dos Transportes, os trabalhos existentes têm-se dedicado com maior ênfase à ferrovia, graças ao espectacular desenvolvimento dos caminhos-de-ferro em todo o século XIX, e os trabalhos que se focam mais na rodovia não confrontam os diferentes tipos de veículos que a usaram como suporte. Por essas razões, na história nacional, o automóvel não tem tido até agora o reconhecimento do seu papel no domínio dos transportes e da aceleração da economia em geral, tornando-se necessário observar de que forma contribuiu para a modernização do país, tanto numa perspectiva directa como indirecta.

Uma atenção redobrada será dada ao pouco que se conhece das tentativas de criar em Portugal uma indústria automóvel, a exemplo do que se verificou também noutros países da

---

<sup>5</sup> "In a statement released in late 1900 through a Boston financial information agency, Colonel Albert A. Pope predicted that «inside of ten years there will be more automobiles in use in the large cities of the United States than there are now horses in these cities». He further declared that 15,000 of his bicycle agents throughout the country were "fairly howling" for automobiles to meet an enormous demand." Flink, *The Automobile Age*, 27.

<sup>6</sup> "Most automobile history has been concerned with the production of vehicles. But some studies have addressed the effects of motor vehicles when they left the factory and took to the roads. American historians have led the way because they live in a country where car transport is so popular that the words "automobility" and "autopia" have been coined to suggest that lifestyles were constructed around these vehicles. These historians wrote about the impact of the car and the road on American life and about car culture". Margaret Walsh, "Gendering transport history – Retrospect and prospect", *The Journal of Transport History*, 23/1: 5.



periferia europeia. Sendo, nessa altura, uma indústria de mão-de-obra intensiva, o seu desenvolvimento teria tido alguma contribuição na fixação de emprego e na diminuição do crónico défice da balança de transacções comerciais. Sob o ponto de vista da História da Tecnologia será também interessante analisar este novo fenómeno, em particular debatendo e estudando novas culturas de utilização num país periférico, como é o nosso.

Em resumo, a presente investigação tem como objectivo integrar o desenvolvimento do automobilismo na História de Portugal, predominantemente nas suas componentes tecnológica, social e económica, comparando os principais factos dessa integração com as “melhores práticas” europeias dessa época, por um lado, e com as realizações equivalentes com a Espanha, por outro, quando possível e numa óptica de relativização do estatuto periférico dos dois países, procurando-se, assim, demonstrar que, no contexto peninsular, Portugal não se afigura, globalmente, como uma “ultra-periferia”. O objectivo será, assim, o de demonstrar que, apesar da situação adversa, o automóvel registou em Portugal o mesmo tipo de fenómenos e desenvolvimentos verificados nos países considerados como referência (França e Alemanha), embora diferentes na frequência e na intensidade. De entre eles, destaquem-se as três tentativas sérias de criação de uma indústria automóvel; a construção de edifícios desenhados *ab initio* para o comércio e assistência de automóveis, integrados numa lógica moderna de distribuição; a fundação de um Automóvel Clube em 1903 e a sua participação na criação do AIACR, apenas um ano depois, onde teve um papel activo e paneuropeu; a consolidação de uma indústria de carroçarias; a adopção de veículos automóveis em transportes colectivos e noutros sectores do serviço público; o desenvolvimento do turismo automóvel com a criação de documentos capazes de o agilizarem; e até a integração de provas de automobilismo nacional no calendário desportivo europeu.

A primeira parte da dissertação centra-se no processo de consolidação da indústria automóvel europeia, focando não só os aspectos tecnológicos, também na evolução de outras tecnologias, sem as quais os automóveis não teriam tido a evolução e o percurso que assumiram, nomeadamente os condicionalismos que determinaram, de forma rigorosa, mas também economicamente rentável, o fabrico do aço, a extracção e destilação do petróleo ou a obtenção de soldaduras fiáveis, por exemplo. Sem estas técnicas, o automóvel poderia ter ficado refém das suas características hipomóveis iniciais e jamais poderia ter dado os passos na direcção da massificação que condicionaram a sua trajectória nos primeiros anos do século XX.

A secção seguinte é composta por três capítulos. O primeiro dedica-se à inventariação e comprovação dos factos associados à importação do primeiro automóvel equipado com motor a explosão que veio para o nosso país em 1895. No segundo, identificam-se os automóveis que foram importados a seguir, de forma directa junto dos próprios fabricantes ou com o recurso a meros comissionistas mas ainda sem a intervenção de estruturas nacionais de distribuição. É um trabalho mais difícil porque, nalguns casos, existem apenas indícios ténues, ligeiras referências ou, nalguns casos até, meras suposições de circunstância que determinam factos com probabilidade de certeza. No terceiro capítulo, aborda-se o nascimento do comércio automóvel de acordo com o modelo consagrado de representação exclusiva – embora nesta altura, o conceito territorial de distribuição fosse essencialmente regional e não nacional – o qual pressupunha espaços de exposição e assistência, constituição de *stocks* de veículos e de peças, tecnologia garantida “contra vícios de fabricação” e actividades promocionais. Para além da identificação dos diversos importadores que se foram constituindo em Lisboa, Porto e Coimbra, é aqui que se aborda, com os poucos dados conhecidos, a análise da fraca expansão dos automóveis eléctricos ou a vapor entre nós, as estatísticas de vendas, nacional e local – neste último caso restringidas às áreas de influência dos Governos Cívicos de Lisboa e do Porto – ao papel da mulher no contexto do automóvel – identificando-se quem eram as senhoras que tinham licença de condução e os respectivos automóveis, quando possível – ao desenvolvimento de edifícios estritamente concebidos para a área automóvel e, finalmente, uma enumeração sucinta dos principais marcos legislativos que regularam fundamentalmente a importação e a circulação automóvel.

O bloco seguinte de investigação centra-se naquilo que definimos como a construção identitária do automobilista, onde se abordam os passos que permitiram abrir na opinião pública um espaço para a necessidade da fundação de uma associação automóvel capaz de representar e defender os seus interesses perante os poderes públicos. Da primeira e tímida corrida, disputada no Hipódromo de Belém, até à organização da corrida Figueira da Foz–Lisboa, a primeira grande manifestação ibérica do desporto automóvel, vários foram os pretextos para construir uma imagem positiva em torno da automobilidade e tornar mais fluida a criação do Real Automóvel Club de Portugal. Apresenta-se, a seguir, o conjunto de

competições automobilísticas que se organizaram no nosso país onde se constata que o desporto motorizado assume diferentes vertentes, por um lado condicionadas ao parque circulante existente e, por outro, inspiradas pelas diferentes experiências realizadas na Europa, em particular, em França. A falta de competições oficiais inspirou os distribuidores a “inventar” recordes de ligação entre duas localidades, alguns dos quais com características muito particulares e que são igualmente abordados nesta secção.

No capítulo seguinte, aborda-se o automóvel como instrumento de turismo – de que a sua face mais “radical” consiste na Volta à Europa continental descrita por três portugueses entre 1905 e 1906. Na componente do turismo, são avaliadas as diferenças conceptuais das viagens de automóvel que, inicialmente, estão mais centradas no veículo e menos nos locais que se pretendiam visitar. São igualmente afluídos neste capítulo, de forma sucinta, não só a qualidade como a extensão das estradas existentes no período em análise, bem como a consolidação de instrumentos de informação do turismo como foram os casos dos guias de viagens adaptados, os mapas, as primeiras sinalizações rodoviárias e até, os esforços efectuados pelo Real Automóvel Clube numa tentativa de “harmonização aduaneira” que facilitasse as deslocações em automóvel entre os diferentes países europeus. Por último, faz-se referência à exiguidade da literatura de viagens em automóvel editada no princípio do século XX, entre nós.

A adesão da família real ao automobilismo, caricaturada com frequência através dos acidentes e dos incidentes protagonizados pelo irmão do rei, o infante D. Afonso, é outro assunto que merece atenção, pois a relativa popularidade do Duque do Porto como condutor de automóveis, que recebeu, aliás, o cognome afectuoso de “Arreda”, ajudou a colar a imagem dos veículos motorizados, as “fantasias da locomoção” como lhe chamava a imprensa republicana, à aristocracia nacional.

No capítulo 10, trata-se das várias tentativas de institucionalizar uma indústria automóvel entre nós, abordando-se igualmente os gestos isolados, quer na fase de patente, quer na execução de protótipos, bem como a relativamente bem sucedida indústria das carroçarias que teve uma adaptação interessante a esta nova área de negócio. Finalmente, no último capítulo estuda-se a importante evolução que o automóvel conheceu ao longo da primeira década do século XX, em que passa de um estatuto de “máquina do demo” – atingindo o pico em Junho de 1903, por ocasião da tristemente célebre corrida Paris-Madrid – para ser considerado um instrumento de trabalho e de progresso, através da sua adaptação crescente a inúmeros serviços públicos.

Em relação à extensa lista de temas que foram elencados na apresentação pública da proposta de Tese, foram omitidos o nascimento da imprensa especializada, o automóvel na cadeira de valor de bens e serviços e, finalmente, a representação do automóvel na imprensa. Esta escolha permitiu-nos assim focar o trabalho em pontos considerados cruciais face aos objectivos propostos.

## 1.2 Opções metodológicas e de fontes

Tendo em conta o enquadramento anteriormente descrito e a clara ausência de informação, estudada e tratada de forma rigorosa e academicamente defensável, sobre o papel do automóvel no nosso país nos primeiros anos da sua difusão entre nós, optámos por tentar identificar o máximo possível de temas que tivessem uma relação imediata com o automóvel, utilizando quase exclusivamente as fontes primárias nacionais, com o objectivo de que eles próprios pudessem servir de “células embrionárias”, susceptíveis de darem origem a estudos com maior detalhe e orientados de acordo com matrizes diferentes, em trabalhos posteriores. Como já indicado, desta extensa lista de temas, seleccionámos um conjunto, que cremos coerente, de temas que nos permitem compreender a afirmação do automóvel em Portugal entre o final do século XIX e 1910.

Em termos heurísticos, as opções metodológicas e conceptuais que seguimos, no âmbito da disciplina que enquadra o presente estudo, a História da Tecnologia, foram as seguintes:

- i) Problemática centro(s)/periferia(s), tentando perceber até que ponto o fenómeno automóvel, nas suas múltiplas dimensões, foi apropriado por um país da periferia europeia, a braços com uma crise financeira. Neste sentido, perguntámo-nos se, tendo em conta casos-referência como a França e a Alemanha, é possível detectar em Portugal um padrão diferente relacionável com o seu estatuto periférico, e se, no contexto peninsular, Portugal se assume como uma “ultraperiferia”.

- ii) Do automóvel à cultura automóvel, ou seja, optámos por uma análise em três níveis, focando, primeiro, o objecto técnico *per se*, depois o sistema técnico, que o envolve e que permite a sua consubstanciação e desenvolvimento e, finalmente, o sistema tecno-cultural, ou seja, as modificações no padrão de vida das elites e da população em geral, aqui traduzidas, fundamentalmente, pelas questões ligadas ao turismo, desporto e urbanismo.
- iii) Do objecto singular às (des)ilusões de uma indústria, em que procuramos compreender o que faltou na sociedade portuguesa para que o interesse pelo automóvel enquanto elemento único e de posse pessoal, passasse a um produto de interesse industrial. Neste ponto, recuperamos e revisitamos as questões levantadas em (i).

No que respeita às balizas temporais do presente trabalho, escolhemos 1895, por razões óbvias, uma vez que é a data da chegada do primeiro automóvel a Portugal, e 1910, com a república. A razão deste corte, contudo, não se prende com a questão política de mudança de regime no sentido estrito, mas porque o automóvel teve uma vida inicial muito ligada às elites, em particular à família real e, por extensão, ficou conotado com a monarquia. Assim, a implantação do regime republicano acaba por marcar, a nosso ver, um momento fundamental na história da afirmação do automóvel no nosso país, a que se juntarão, posteriormente e até ao final da década de 10 (já fora do âmbito deste trabalho) outros marcos usados na literatura internacional como, por exemplo, 1918, com o fim do conflito internacional.

No plano das fontes, a consulta de jornais, semanários e revistas nacionais constitui o núcleo duro da recolha da informação disponível sobre a implantação do automóvel em Portugal, complementado por documentos oficiais de tipo legislativo e estatístico. Tivemos em conta, naturalmente, a necessidade de olharmos para as fontes acima referidas de uma forma sempre muito crítica, não apenas por razões que se prendem com a actividade do historiador mas porque se tratam de documentos que à partida, têm uma posição e uma agenda específicas, obrigando ao cotejamento entre si. Para o estudo da “automobilidade” nos países de referência, servimo-nos de fontes secundárias, particularmente estudos clássicos de referência, com um espectro de informação tão alargado quanto possível.

### 1.3 Estado da Arte nacional e Internacional

O estudo da “automobilidade” em países onde a indústria automóvel ganhou desde o início um importante protagonismo tem vindo a ser feito há muitas décadas, primeiro numa perspectiva estrita da análise da produção e da evolução técnica do objecto técnico e mais tarde integrado num sistema técnico, tão alargado quanto necessário aos objectivos de cada análise. Existe, neste âmbito, um conjunto muito alargado de autores que se têm vindo a dedicar ao estudo quer dos sistemas técnicos quer dos sistemas tecno-culturais, associados ao automóvel, como o turismo, o desporto ou o urbanismo.

A introdução gradual do automóvel em Portugal tem particular interesse quando analisada sob a perspectiva preconizada por David Gartman<sup>7</sup> de “o considerar como um item de consumo individual numa economia crescente de consumismo que classifica os objectos com significados e identidades antes de lhe reconhecerem a sua própria funcionalidade”, raciocínio que surge na continuidade da definição de «automobilidade» preconizada por Urry<sup>8</sup> e que sucintamente exigia que “a sociologia deixasse de considerar o automóvel como uma «coisa», um simples objecto de produção e consumo, passando a olhá-lo como um sistema de práticas sociais e técnicas susceptíveis de reconfigurar a sociedade civil”.

As dificuldades que existiram no arranque e na organização da disciplina de História das Ciências no nosso país, amplamente relatadas em importantes artigos de contextualização,<sup>9</sup> poderiam ser replicadas se pretendessemos autonomizar a História do Automóvel em Portugal, no âmbito da História da Tecnologia ou da Mobilidade. Provavelmente com uma importante diferença: a de que ainda não foi efectuado um verdadeiro *kick-off* nesta área de investigação. O facto de nunca se terem produzido automóveis entre nós – ao contrário do que sucedeu noutros países europeus, ou com a mesma dimensão ou com um carácter periférico, como a

<sup>7</sup> Gartman, “Three Ages of the Automobile”, 169-195.

<sup>8</sup> “Sociologists must abandon their idea of the car as a thing, a simple object of production and consumption, and look at it as a system of interlocking social and technical practices that has reconfigured civil society.” John Urry, *Sociology beyond Societies: Mobilities for the Twenty-first Century* (London: Routledge, 2000), 23.

<sup>9</sup> Ana Simões, Ana Carneiro e Maria Paula Diogo, “Perspectives on Contemporary History of Science in Portugal”, *Nuncius* XXIII, 2 (2008): 237-263.

Bélgica, a Holanda, a Suíça, a Dinamarca ou mesmo a Espanha<sup>10</sup> – poderá ter constituído um entrave ao desenvolvimento de áreas de conhecimento complementares.<sup>11</sup> A sistematização dos trabalhos colectivos, materializados normalmente em congressos com alguma projecção mediática, que caracterizou a actividade do Estado Novo na década de 30, também não teve efeitos práticos nesta área. O desafio em desenvolver a História do Automóvel em Portugal aproxima-se assim daquilo que John Armstrong definiu num dos seus trabalhos, sobre a necessidade de inovar e apresentar factos novos sobre o estudo da história dos transportes.<sup>12</sup> O mesmo se aplica, em nossa opinião, à oportunidade de sistematizar o desenvolvimento do automobilismo em Portugal permitindo assim estudar as implicações que a sua difusão teve nos mais variados domínios, da economia ao desenvolvimento social.

Os trabalhos de História de Portugal não dedicam grande espaço à eclosão do automobilismo no nosso país. A verdade é que os mais recentes desenvolvimentos editoriais nessa área, como são os casos das obras coordenadas por Joaquim Veríssimo Serrão<sup>13</sup>, José Mattoso<sup>14</sup> ou Rui Ramos<sup>15</sup> contornam por completo a importância do automóvel no contexto do desenvolvimento económico do país. Nas obras de Veríssimo Serrão e de Rui Ramos não há a menor referência aos automóveis, nem à sua influência no desenvolvimento dos transportes públicos, na motorização do exército ou dos bombeiros, por exemplo. Na obra de Mattoso, o período considerado possui uma ligeira referência – conquanto errada – à entrada do primeiro automóvel no nosso país, fixada em 1893.<sup>16</sup> Há ainda duas referências importantes aos automóveis neste trabalho, ambas em legendas de fotografias: uma que ilustra um automóvel a atravessar o rio Tejo – presumivelmente em Vila Franca de Xira – sob o título *As dificuldades de guiar em Portugal*<sup>17</sup> e uma outra ilustrando o que se supõe ser uma oficina, sob o título *Montagem de automóveis no Porto*.<sup>18</sup>

Alguns trabalhos de divulgação, como a colectânea *Portugal Século XX* tratam do tema automobilismo<sup>19</sup> com maior profusão de informação. Mantém-se, infelizmente, a informação errada de que o automóvel chega a Portugal em 1893, “entalado” entre a estreia da iluminação eléctrica em Cascais e a circulação dos primeiros carros eléctricos, na cidade do Porto, em 1895. Tratando-se de um livro essencialmente gráfico, este volume apresenta algumas fotos e imagens importantes para a história do automóvel no nosso país como são os casos das

<sup>10</sup> São inúmeras as marcas de automóveis que nasceram nestes países ainda em pleno século XIX, muitas delas utilizando motores alemães ou franceses sob licença. Veja-se, a título de exemplo, algumas marcas que nasceram durante o período aqui considerado nos países referenciados: *Antoine* (1900-02); *Auto Mixte* (1906-12); *Bastin* (1908-09); *Dasse* (1894-1924); *Dechamps* (1899-1906); *De Cosmo* (1903-1908); *Delin* (1899-1901); *Direct* (1904-1905); *Excelsior* (1903-1932); *FIF* (1909-1914); *FN* (1899-1936); *Fondu* (1906-1912); *Germain* (1897-1914); *Hermes* (1906-1909); *Impéria* (1906-1949); *Jenatzy* (1898-1903); *Knap* (1898-1900); *Koppel* (1901-1903); *La Gracieuse* (1899); *Linon* (1900-14); *Longtin* (1902-1904); *Lorenc* (1903-1904); *Malevez* (1902-1904); *Mathieu* (1902-1904); *Metallurgique* (1898-1928); *Miesse* (1896-1926); *Minerva* (1900-1939); *Nagant* (1900-1928); *Nordenfelt* (1906-1909); *Pieper* (1899-1903); *Pipe* (1898-1922); *RAL* (1908-1914); *Rumpf* (1899); *Springuel* (1907-1910); *Van Langendonck* (1901-1902); *Vincke* (1895-1905) e *Vivinus* (1899-1912), na Bélgica; *Altena* (1903-06); *Anderheggen* (1901-02); *Bij't Vur* (1902-05); *Eysink* (1899-1920); *Fossum* (1906-1907); *Gelria* (1900-1902); *Leader* (1904-1905); *Omnia* (1907-1911); *Simplex* (1899-1914); *Spijker* (1899-1925) e *Van Gink* (1899-1900), na Holanda; *Ajax* (1906-10); *Brunau* (1907); *Berna* (1902-07); *Dufaux* (1904-1907); *Egg* (1896-1900); *Ernst* (1905-1908); *Excelsior* (1905-1907); *Fischer* (1909-1919); *Helios* (1906-1907); *Henriod* (1896-1898); *Hercules* (1902-1903); *Lucerna* (1904-1908); *Lucia* (1907-09); *Martini* (1897-1933); *Maximag* (1923-1928); *Millot* (1906-07); *Orion* (1900); *Popp* (1898); *Rapid* (1899-1902); *Safir* (1907-1908); *Saurer* (1897-1914); *Sigma* (1909-1914); *SNA* (1903-1913); *Stella* (1906-1913); *Tribelhorn* (1902-1920); *Turicum* (1904-1914); *Weber* (1899-1906); *Wetzikon* (1898) e *Zedel* (1907-08) na Suíça; *Dana* (1908-1914); *Dansk* (1901-1908); *Ellemobil* (1909-1910) e *Thrige* (1909-1918) na Dinamarca; e finalmente *Anglada* (1904-07); *Ardiurme* (1905); *Bons* (1902); *Castro* (1901-1904); *Fénix* (1901-1904); *Hispano-Suiza* (1904-1944); *Horniguer* (1909-1912); *Iberia* (1907-1908); *La Quadra* (1899-1901); *Salamanca* (1904); *Sanford* (1902); *SEAT Catalonia* (1907); *Tobajas* (1903); *Triauto Sanchis* (1906); *Ultramovil* (1902) e *Victoria* (1905-1907) em Espanha. Ver *Encyclopedie de l'Auto* (Paris: ETAI, 1980).

<sup>11</sup> Os estudos que têm sido feitos em Portugal na área do automóvel privilegiam, precisamente, as abordagens económicas e, particularmente, as questões das dificuldades de afirmação da indústria neste ramo. Neste contexto, vejam-se as referências a projectos e a bibliografia em Sousa, Diogo, “Giving with one hand”, 155, 176-180.

<sup>12</sup> “If transport history is to be again at the cutting edge of economic and social history, it should be innovative and controversial. It needs to develop, or borrow from other disciplines, novel theories, techniques and approaches to the subject.” John Armstrong, “Transport History, 1945-95; the rise of a topic to maturity”, *Journal of Transport History*, 19 (1998): 103-121, 108.

<sup>13</sup> Joaquim Veríssimo Serrão, *História de Portugal*, 2ª edição (Lisboa: Editorial Verbo, 1989).

<sup>14</sup> José Mattoso, *História de Portugal*, 1ª Edição, 6º Volume (Lisboa: Círculo de Leitores, 1990).

<sup>15</sup> Rui Ramos, *História de Portugal* (Lisboa: A Esfera dos Livros, 2009).

<sup>16</sup> Mattoso, *História de Portugal*, 22.

<sup>17</sup> *Idem*, 24.

<sup>18</sup> *Idem*, 29.

<sup>19</sup> Joaquim Vieira, *Portugal Século XX, Crónica em Imagens*, Volume 1900-1910, (Lisboa: Círculo de Leitores, 1993)

representações referentes à concentração dos concorrentes para a Rampa da Pimenteira,<sup>20</sup> uma ilustração publicitária da “Casa Africana”, onde se documenta uma cliente que se dirige para o seu automóvel, onde o motorista a espera pacientemente;<sup>21</sup> uma imagem de um automóvel imobilizado por um furo;<sup>22</sup> uma capa da revista *Ilustração Portuguesa* de Janeiro de 1910, onde se documentam dois dos mais importantes elementos referenciais do progresso (um avião e um automóvel);<sup>23</sup> uma foto de um automóvel “distribuindo propaganda na Baixa de Lisboa”;<sup>24</sup> várias fotos da Gincana de Cascais de 1909;<sup>25</sup> uma imagem publicitária dos «Estabelecimentos João Garrido» no Porto;<sup>26</sup> uma foto de uma caçada no Gerês, organizada pelo jornal *O Século* onde os caçadores se deslocam em vários automóveis; imagens da utilização do automóvel em actividades lúdicas (Batalhas de Flores e provas hípicas);<sup>27</sup> uma foto com uma mulher ao volante<sup>28</sup> e, finalmente, um anúncio dos Armazéns do Chiado onde estão ilustrados vários automóveis, um deles claramente com características comerciais, provavelmente o Peugeot que tinha sido adquirido por aquele estabelecimento comercial em 1904.<sup>29</sup> Os automóveis merecem dois pequenos textos distintos, um que serve de abertura ao capítulo “O Triunfo da Tecnologia” e outro, ainda mais reduzido, que constitui um sub-capítulo denominado “O mundo mais pequeno”. No primeiro texto,<sup>30</sup> estão incluídas diversas afirmações não fixadas em fontes que estão manifestamente incorrectas:

Mas o mais visível sinal do admirável mundo novo é o automóvel, um acontecimento público quando surge em algum sítio que o piso permita. Chegado a Portugal na década anterior, não atinge ainda as 150 unidades na viragem do século. (...) Não existe, na verdade, nem carta de condução nem código da estrada e a sinalização demora a ser instalada. (...) A primeira carta das estradas de Portugal é publicada em 1905 pela Colonial Oil Company (depois Vacuum Oil) a única empresa a abastecer o país de gasolina ao longo de toda a década.<sup>31</sup>

Ao contrário do que se afirma, o parque circulante nacional de automóveis não tinha, na transição dos séculos, um volume de 150 unidades, um valor completamente irrealista. O número de automóveis no dealbar do século XX não deveria ultrapassar as três dezenas, tendo em conta os testemunhos dispersos e as provas documentais que se conhecem.<sup>32</sup> Por outro lado, apesar de não estar sistematizado um procedimento normalizado para emissão de licenças de condução, era rigorosamente necessário possuir uma para se poder conduzir, a

<sup>20</sup> *Idem*, 8-9. A Rampa da Pimenteira foi a primeira prova de montanha que se realizou em Portugal e a primeira competição que teve Lisboa como palco exclusivo. Até aí, a capital tinha apenas servido de destino (Figueira da Foz-Lisboa) ou de ponto de partida e de chegada (Lisboa-Caldas-Lisboa, Lisboa-Coimbra-Lisboa) de algumas competições, ditas “Concursos de Excursionismo”.

<sup>21</sup> *Idem*, 24. Tratando-se de um automóvel *Berliet*, a foto não pode ser anterior a 1909, ano em que se iniciou a importação desta marca através de Albert Beauvalet.

<sup>22</sup> *Idem*, 46,47. Os furos nos pneumáticos constituíram durante muitos anos um dos grandes problemas dos automobilistas pioneiros e era necessário estar bem preparado para, durante qualquer viagem, ter de proceder à sua reparação.

<sup>23</sup> Vieira, *Portugal Século XX*, 49. O primeiro «voo» efectuado em espaço aéreo nacional e que ficou conhecido como o «pulo de Zipfel» teve lugar em 27 de Outubro de 1909 nos terrenos do Hipódromo de Belém. Foi efectuado por Armand Zipfel, aos comandos de um Voisin-Antoinette, equipado com um motor de 40 cv. Voou 200 metros a uma altura máxima de 8 metros estatelando-se depois no telhado de uma casa em Pedrouços.

<sup>24</sup> *Idem*, 51.

<sup>25</sup> *Idem*, 58, 59. As Gincanas de Cascais tiveram três edições: 1904, 1905 e 1909. Apesar de representarem um espectáculo elitista nem por isso deixavam de constituir, na perspectiva do automobilista, uma prova de perícia e talento, pois as exigências do regulamento punham à prova a mecânica dos veículos e a desenvoltura do condutor. Porém, o que a imprensa queria era assistir a verdadeiras corridas onde a velocidade fosse determinante, como atesta este comentário incluído na revista «Tiro e Sport» de 30 de Novembro de 1905: “(...) Não se pode dizer que este concurso faz parte dos muitos que um Automóvel Club deve organizar, pugnando assim pelo desenvolvimento deste ramo de sport, porque na nossa maneira de ver o concurso de Cascais, longe de ser uma prova clássica, foi uma variedade de rendez-vous adaptada pela aristocrática colónia balnear, com o valioso auxílio das entidades dirigentes do automobilismo português. (...)”.

<sup>26</sup> *Idem*, 60. João Garrido, nascido na Azambuja mas fixado profissionalmente no Porto, foi provavelmente o primeiro comerciante de veículos motorizados no nosso país pois no século XIX já vendia triciclos e pequenos automóveis – denominados «voiturettes» - naquela cidade.

<sup>27</sup> *Idem*, 106. As famosas “Batalhas de Flores” organizadas na Avenida da Liberdade em que veículos hipomóveis eram decorados profusamente com flores foram albergando gradualmente os automóveis como elementos fundamentais da decoração e do espectáculo.

<sup>28</sup> *Idem*, 116.

<sup>29</sup> *Idem*, 151. A notícia da aquisição deste veículo vem relatada na revista “Tiro e Sport” de 31 de Outubro de 1904.

<sup>30</sup> *Idem*, 51.

<sup>31</sup> Em 1906 surge no mercado nacional a gasolina *Albin Rivière*, que marca presença de destaque em várias provas desportivas como o Concurso de Excursionismo Lisboa-Coimbra-Lisboa e a Rampa da Pimenteira.

<sup>32</sup> O exercício de contabilização dos automóveis importados no século XIX será efectuado mais à frente neste trabalho.

qual teria de ser solicitada ao Governo Civil, cabendo a esta entidade efectuar os respectivos exames que não tinham, é certo, um formalismo absoluto nem constituíam uma dificuldade acrescida.<sup>33</sup> E a circulação automóvel estava regulamentada através de um Decreto publicado em 3 de Outubro de 1901. Os restantes dados do texto são factuais e comprovadamente correctos. No segundo texto,<sup>34</sup> confinado exclusivamente ao automobilismo, relevam-se alguns factos circunstanciais:

Em 1908, um Peugeot de 8 cv custa 2.400\$000, 100 ordenados de um trabalhador não-qualificado. O automóvel surge como sinal de distinção de classe. A sua condução e manutenção são operações complexas, a obrigar à contratação de motorista. Em Lisboa, para testar um novo modelo sobe-se o troço final da Rua Barata Salgueiro. O fracasso implica que não serve para a cidade, muito menos para os caminhos de fora. Porque de inovação se trata batem-se recordes sobre recordes. Em 1904, faz-se Paris-Lisboa em oito dias, mas com bom tempo (de 27 de Maio a 4 de Junho). Três anos depois, uma prova Paris-Coimbra (1700 km) é vencida por um Darracq em três dias, cinco horas e 30 minutos. O mundo está a encolher.

O salário anual reportado por Vieira, que se calcula serem 288 mil réis, está em linha com alguns dos dados avançados por Vilaverde Cabral,<sup>35</sup> que apresenta o caso de um jovem sapateiro de Lisboa, que auferia um salário anual de 250 mil réis.

A dificuldade de aceder à motorização em automóvel era óbvia mas estava loge de ser um exclusivo nacional. Se nos reportarmos ao preço de um *Peugeot Bébé* ou de um *De Dion Bouton Populaire*, os «best-sellers» mais baratos, disponíveis neste período no mercado nacional, que era de 1.100\$00, o rácio entre o preço do veículo e o mesmo salário de um trabalhador não qualificado baixava para 45,8. Mas se considerarmos o automóvel mais barato à venda entre nós, o *Oldsmobile Runabout*, proposto por 850\$000 réis, o rácio entre o preço do modelo e o salário de referência descia para 35,4. Na Alemanha, usando como bitola o popular e acessível *Benz Velo*, esse rácio valia 36,7.<sup>36</sup> E em França, esse rácio baixava para 11,5, o que serve para mostrar de forma clara porque razão as vendas dispararam de forma exponencial na primeira década do século XX naquele país.<sup>37</sup> Por outro lado, se é verdade que um automóvel nesta época era constituído por um conjunto de mecanismos de alguma complexidade não é menos certo que a generalidade dos compradores assumia a respectiva condução e até, nalguns casos, a manutenção. Convirá contudo, acrescentar que em meados da primeira década do século XX já existiam em Lisboa várias oficinas de reparações em Lisboa, no Porto e em Coimbra, algumas delas sobredimensionadas para o parque automóvel circulante de então como eram manifestamente os casos da *Garagem Beauvalet*, nos Restauradores, e do famoso *Auto-Palace* – ainda hoje existente na Rua Alexandre Herculano. Quanto ao recurso à Rua Barata Salgueiro era efectivamente um dos procedimentos habituais dos importadores de automóveis no início do século XX e várias são as fontes que o comprovam. Num artigo do jornal *O Século*,<sup>38</sup> a propósito do desfandegamento simultâneo de nove automóveis *De Dion Bouton*, despachados para a Sociedade Portuguesa de Automóveis, a notícia terminava assim: “Como de costume estes automóveis foram, à saída da Alfândega, subir a parte mais íngreme da rua Barata Salgueiro.”

O primeiro trabalho amplo, rigoroso e documentado, que cita as fontes primárias, e tem como objecto de estudo parte do período aqui referido, foi produzido em Abril de 1953 numa revista denominada *Rodagem*,<sup>39</sup> de que se conhece apenas o primeiro número. A motivação de

<sup>33</sup> Refira-se a este propósito um episódio relatado por José da Silva Vacondes: “O meu exame tem uma faceta curiosa. Era ainda no tempo em que se tiravam as cartas no Governo Civil. Eu fiz exame em Évora e o examinador foi o Eng<sup>o</sup> Câmara Manuel, director de Obras Públicas, que nunca tinha andado de automóvel. Foi no Verão de 1903. Pedi-me para irmos ao Bairro da Graça para ver as obras de abastecimento de água à cidade. (...) Por acaso deixei o carro encostado a uma barreira e ele perguntou-me um tanto apreensivo como é que eu ia tirar dali o veículo visto não poder avançar mais para a frente. Respondi-lhe muito simplesmente que metia a marcha-atrás. Muito admirado respondeu-me: «Então isto também anda para trás?». Fiquei com a carta Nº2 de Évora. (...)”. Vasco Calixto, *Fala a Velha Guarda – Volume I* (Lisboa: Edição do Autor, 1962), 68-69.

<sup>34</sup> Vieira, *Portugal Século XX*, 58.

<sup>35</sup> Manuel Villaverde Cabral, *Portugal na Alvorada do Século XX – Forças Sociais, Poder Político e Crescimento Económico de 1890 a 1914* (Lisboa: Editorial Presença, 1988), 187.

<sup>36</sup> Erik Eckermann, *World History of the Automobile*, (Warrendale: SAE, 2001), 48.

<sup>37</sup> Este valor é calculado com base na informação de que o Panhard mais barato, o de 8 cv, custaria ao tempo 6.000 FF e o de que o salário médio mensal ascenderia a 523 FF. Uma comparação mais rigorosa exigiria que se utilizasse neste cálculo o valor de um assalariado com menor remuneração. Mas mesmo que consideremos um salário 70% menor, o rácio em questão passaria para 16,4, o que mantém inalcançável a vantagem francesa. Patrick Fridenson, *Histoire des Usines Renault, 1. Naissance de la grande entreprise (1898-1939)*, (Paris: Editions du Seuil, 1998), 20-21.

<sup>38</sup> *O Século* (Lisboa), 17 de Outubro, 1905, 5.

<sup>39</sup> *Rodagem* (Lisboa), Abril, 1953.

toda a publicação centra-se exclusivamente no cinquentenário do Automóvel Clube de Portugal, num texto único francamente mais vasto e rico que a própria comunicação do Clube, publicada na sua Revista na mesma altura. O autor, António Furtado Dias, desenvolve o seu trabalho a partir da prova pioneira do Hipódromo de Belém, efectuada em Agosto de 1902, continuando depois com uma larga inventariação dos factos que estiveram por detrás da organização da corrida da Figueira da Foz-Lisboa – em síntese, a propaganda do automobilismo como factor de progresso e a constituição de uma agremiação que defendesse os interesses dos automobilistas, sujeitos a taxas alfandegárias e multas de trânsito absolutamente discricionárias e proibitivas.

Se o trabalho de António Furtado Dias se enclausura nesta revista de edição única também o primeiro livro dedicado ao episódio do primeiro automóvel entrado em Portugal, o qual foi editado em 1955 por Alfredo Duro, constitui a única obra completa deste autor no domínio da história do automobilismo nacional. Este pequeno volume<sup>40</sup> foi publicado na sequência de trabalhos jornalísticos editados por Duro onde o autor relatava os sucessos da “descoberta” do primeiro automóvel importado para o nosso país, o famoso *Panhard et Levassor* do Conde de Avilez, apresentando depois inúmeros factos, todos eles sem recurso a fontes escritas, constatando-se que há basicamente um trabalho de recolha de elementos por via oral, através do testemunho de pessoas que estiveram em contacto ainda com o Conde de Avilez que morreu novo, em 1901 mas como a fiabilidade da memória de pessoas com 80 anos necessita de cotejamento permanente com fontes coevas, não se estranha que alguns dos factos aí apresentados estejam distorcidos ou sejam mesmo falsos.<sup>41</sup>

Outros livros importantes dedicados à história do automobilismo, são aqueles que foram editados por Vasco Calixto, neto de Carlos Calixto, figura que participou de forma particularmente activa, entre outras, na organização da corrida da Figueira da Foz-Lisboa.<sup>42</sup> No final da década de 50, efectuou pequenas entrevistas a várias figuras que estiveram directamente envolvidas no desenvolvimento do Automóvel em Portugal, desde importadores a simples mecânicos, coligindo-as num volume de sua edição.<sup>43</sup> Embora as entrevistas sejam particularmente pequenas e sem um modelo pré-definido para obter informação relevante – a responsabilidade da qualidade dessa informação acaba assim por ser confiada apenas ao entrevistado – existe aí um conjunto de factos que servem para enriquecer o conteúdo de qualquer trabalho em História do Automóvel e, em particular, no período do nosso interesse. Mais tarde, em 1971, Vasco Calixto publica o livro *Primeiro Arranque*<sup>44</sup> que constitui a primeira súmula organizada das provas do automobilismo desportivo organizadas em Portugal entre 1902 e 1940. Apesar da omissão de algumas provas, e de recorrentemente se omitirem as fontes primárias, é um trabalho incontornável por ter sido o primeiro e por continuar a constituir um precioso auxiliar para a investigação de outros factos mais circunscritos no tempo ou com um carácter mais transversal (por exemplo, a carreira de pilotos, resultados das marcas em provas desportivas nacionais, etc.)

<sup>40</sup> Alfredo Duro, *História do Primeiro Automóvel entrado em Portugal* (Lisboa: Edições Catarina, 1955).

<sup>41</sup> José Barros Rodrigues, *O Trem do Conde – História do Primeiro Automóvel que entrou em Portugal* (Lisboa; Estar, 2003). Neste trabalho, todos os episódios relevantes destacados por Alfredo Duro são confrontados com fontes primárias e/ou com testemunhos de outras pessoas.

<sup>42</sup> José Barros Rodrigues, *Figueira da Foz-Lisboa (1902) - A Grande Aventura* (Lisboa: Estar, 2002).

<sup>43</sup> Calixto, *Fala a Velha Guarda*.

<sup>44</sup> Vasco Calixto, *Primeiro Arranque* (Lisboa: Edição de Autor, 1971).





*Probably the most effective stimulus to innovation  
is the market to be supplied:  
both its size and the rate at which it is growing.  
A large and rapidly expanding market  
creates an environment that is highly conducive  
to technological advance and to all forms of innovation,  
including the adoption and adaptation of foreign techniques.*

A.G. Kenwood e A.L. Loughheed  
*The growth of the international economy (1820-200)*,11

## **2. O nascimento da Indústria Automóvel europeia e os seus principais marcos até ao início do século XX**

Não é inocente a citação que abre este capítulo: a indústria automóvel é, provavelmente, no conjunto das indústrias tecnológicas que emergem na segunda metade do século XIX, aquela que mais se caracteriza pela indefinição de resultados económicos e pelo facto de estar quase inteiramente do lado da oferta. Quando os primeiros automóveis são lançados, ainda com propulsão a vapor, não há referências para os utilizadores: ninguém em consciência pode saber se os produtos que são oferecidos cumprem com a melhor eficiência os requisitos pretendidos. O objectivo, ao andar de automóvel, é chegar ao destino pretendido. Se essa viagem dura horas ou dias ninguém pode precisar.

A construção da história do automóvel – ou da sua indústria – nos dias de hoje, revela algumas dessas dificuldades: embora haja muitos textos escritos sobre o assunto a minoria foi elaborada numa perspectiva contextualizada e pluridisciplinar. Como ressaltava justamente Patrick Fridenson, “a história do automóvel em França está ainda por fazer e, mais genericamente, a história da produção automóvel nos principais países europeus, apesar da sua indelével importância económica, continua à espera de historiadores.”<sup>45</sup>

A generalidade das análises que se ocupam do automóvel e da sua primitiva concepção converge assim num internalismo básico, resumindo-se, na maior parte dos casos, à inventariação de alguns dos factores tecnológicos que permitiram desenvolver os primeiros veículos automóveis, em particular no último terço do século XIX. Porém, existem diferenças substanciais entre aqueles que escrevem exclusivamente sobre automóveis e aqueles que, falando de história do automóvel, o enquadram nos diferentes ambientes de análise: político, social, tecnológico, etc.

Se nos cingirmos apenas ao contexto meramente tecnológico existe alguma convergência nos diferentes textos consultados quanto aos estímulos que ditaram o nascimento do automóvel tal como ele acabou por acontecer ao longo dos últimos anos do século XIX. Patrick Fridenson<sup>46</sup> sugere três elementos fundamentais: a ineficiência do cavalo como elemento de transporte de pequena e curta distância, o qual não dá as respostas que se impõem à movimentação de cargas provenientes da longa distância – que teve um crescimento enorme graças à implementação dos transportes marítimos e ferroviários, ambos utilizando o vapor como fonte primária de energia; o desenvolvimento da bicicleta, que introduz o conceito de mobilidade individual acessível, apresentando novas técnicas de produção e novas tecnologias susceptíveis de serem também aplicadas ao automóvel; e finalmente, a consolidação da

---

<sup>45</sup> “Pourtant, l’histoire de l’automobile en France reste à faire. Il serait plus juste d’écrire qu’à l’exception des Etats-Unis, la construction automobile dans les principaux pays, malgré toute son importance économique, attend encore des historiens.” Fridenson, *Histoire des Usines Renault*, 10.

<sup>46</sup> Patrick Fridenson, «Le rôle de l’industrie automobile dans le développement de la France, de l’Allemagne et de la Grande-Bretagne au XX siècle», *Matériaux pour l’histoire de notre Temps*, 47, (1997): 10-13.

produção de motores estacionários de combustão interna – usando gás normalmente como combustível – ligeiros, suficientemente potentes e fiáveis.

Para G.N. Georgano,<sup>47</sup> o nascimento do automóvel sob o ponto de vista «industrial», tal como é apresentado a partir de 1880, deve-se à existência de três produtos já industrializados com sucesso e consolidados na sua cadeia de valor: as carruagens hipomóveis, os motores estacionários e as bicicletas.

Por seu turno, nas palavras de Anthony Bird,<sup>48</sup> o automóvel pode ser definido como “o filho de uma improvável união entre um motor estacionário e um triciclo”. Para Flink, a bicicleta foi um elemento determinante na afirmação do automóvel enquanto indústria de valor acrescentado, mais do que o próprio motor a explosão.<sup>49</sup> Por último, segundo Peter Roberts,<sup>50</sup> “o automóvel é o corolário de uma série de experiências em diversos sectores: as locomotivas, os veículos hipomóveis e a recente indústria da bicicleta”.

De uma forma geral, naquilo que poderíamos definir como os factores tecnológicos directos que influenciaram o nascimento e o incrível desenvolvimento da indústria automóvel no final do século XIX, os diferentes historiadores concordam no essencial com a incontornável importância da bicicleta e com a fundamental contribuição dos motores estacionários que, quando aplicados aos chassis dos incipientes automóveis de então, tinham já níveis de fiabilidade e de potência suficientes para não serem eles a origem dos problemas. Mas, para além da complementaridade desses factores técnicos atrás referenciados – maturidade tecnológica da bicicleta e boa relação peso/potência dos motores estacionários mais fiáveis – existiram outras variáveis que condicionaram as diferentes velocidades de desenvolvimento dessa nova indústria nos diferentes países europeus: o acesso a recursos naturais, a rede de estradas, o espírito empresarial dos diferentes povos, o surgimento do petróleo como fonte energética barata, os processos tecnológicos complementares, a receptividade do mercado potencial, etc.

No que diz respeito, por exemplo, à capacidade empresarial, Fridenson<sup>51</sup> destaca de forma clara a clivagem que existia entre os pioneiros alemães e os pioneiros franceses: enquanto os primeiros eram apenas técnicos na procura incessante de otimizar os seus inventos,<sup>52</sup> os gauleses eram homens de negócios à procura de novas oportunidades para remunerarem o capital investido. Por outro lado, o próprio mercado alemão não estava ainda totalmente maduro para acolher esta novidade. A mobilidade estava preenchida pela ferrovia e pelas bicicletas e a aristocracia continuava distraída nas suas imensas propriedades de província, longe da Corte em Berlim, onde se dedicava aos seus cavalos e às suas carruagens.<sup>53</sup>

A par do carácter empreendedor e do espírito de iniciativa, os franceses tiveram ainda a seu favor dois factores muito importantes do foro político e social: por um lado, as leis de circulação – que foram relativamente pouco severas com os novos automóveis, ao contrário do que se passou noutros países – e, por outro, a imprensa – que rapidamente se especializou no assunto, tomando o partido desta nova indústria por ver o largo alcance que ela permitia ao país e ao seu desenvolvimento, organizando demonstrações no terreno que acabaram por

<sup>47</sup> G.N. Georgano, *Les Voitures de 1886 a 1930* (Paris: Librairie Gründ, 1990), 9.

<sup>48</sup> Anthony Bird, *Antique Automobiles* (London: Treasure Press, 1984), 20.

<sup>49</sup> “Apart from its impact on road improvement (...) no preceding technology innovation – not even the internal combustion engine – was as important to the development of the automobile as the bicycle. Key elements of automotive technology that were first employed in the bicycle industry included steel-tube framing, ball bearings, chain drive, and differential gearing. An innovation of particular note is the pneumatic bicycle tire, invented by John B. Dunlop in Ireland in 1888. The bicycle industry also developed techniques of quantity production utilizing special machine tools, sheet metal stamping, and electric resistance welding that would become essential elements in the volume production of motor vehicles. A number of the more important early automobile manufacturers were first bicycle manufacturers – among others, Opel in Germany; Clément, Darracq and Peugeot in France; Humber, Morris and Rover in Great Britain; Pope, Peerless, Rambler, Winton and Willys in the United States.” Flink, *The Automobile Age*, 5.

<sup>50</sup> “A la fin du siècle dernier l'apparition de l'automobile fut l'aboutissement de nombreuses expériences effectuées auparavant dans divers secteurs : les locomotives, les voitures à chevaux et l'industrie plus récente de la bicyclette ». Peter Roberts, *Le Monde Fascinant des Autos* (Paris: Gründ, 1978), 7.

<sup>51</sup> “Pourtant l'Allemagne a été incapable de pousser son avantage initial. Cela tient à la personnalité des pionniers : ni Benz ni Daimler ne sont des hommes d'affaires, et tous deux hésitent interminablement sur la meilleure utilisation à donner à leur invention.” Fridenson, «Le rôle de l'industrie automobile», 10.

<sup>52</sup> Este argumento de Patrick Fridenson embora seja admissível é, provavelmente, injusto para com Benz que soube, apesar de tudo, criar um produto, o Velo, que se tornou popular, dando à sua marca a liderança confortável na produção nos primeiros tempos da indústria automóvel. Como escreveu G.N. Georgano, Benz vendeu no ano de 1896 um volume superior à produção total de todas as marcas do Reino Unido e dos Estados Unidos.

<sup>53</sup> “German aristocracy, which kept an eye on the activities of the royal household but otherwise, spent more time on their country estates than in Berlin, cultivated horse breeding and maintained carriages.” Eckermann, *World History*, 65.

contribuir para uma maior aceitação das suas características junto da opinião pública.<sup>54</sup> E esse espírito marcou uma diferença assinalável entre os vários países, como iremos ver mais à frente. Nas linhas que se seguem procuramos inventariar e caracterizar a maioria dos principais factores que criaram e potenciaram o desenvolvimento de uma indústria automóvel europeia.

## 2.1 Factores Económicos, Políticos e Sociais

### 2.1.1 A consolidação das indústrias e da rede de distribuição

As últimas ondas da revolução industrial, que teve o seu epicentro no Reino Unido, estenderam-se lentamente pelo resto do mundo, primeiro pela França e pela Bélgica, depois chegando aos Estados Unidos, Alemanha, Suécia, Rússia e Japão. As inovações, a sua produção de forma industrial e a difusão pelos diferentes mercados traduziram-se num crescimento acentuado dos fluxos comerciais entre as diferentes partes do mundo. Como ressalvam Kenwood e Loughheed:<sup>55</sup>

Antes de 1870, as indústrias inovadoras residiam nos têxteis e no ferro, utilizando o vapor como a nova e eficaz fonte de energia. Porém, depois de 1870, o foco das mudanças tecnológicas desviou-se para a produção do aço, de máquinas-ferramentas, de productos eléctricos e químicos. A electricidade era a forma emergente de energia e nos motores de combustão interna residia a base dos novos meios de transporte. Como resultado destas mudanças, verificou-se o aparecimento de um número crescente de bens e serviços, como o equipamento ferroviário, navios a vapor, produtos eléctricos, instrumentos em aço, máquinas dos mais variados tipos e uma variedade muito extensa de outros productos manufacturados. Para além disso, muitos dos artigos que já se fabricavam anteriormente passaram a ser produzidos de forma mais barata, nomeadamente o tecido de algodão, o que aumentou a sua expansão nos mercados internos e externos.

É, efectivamente, no último terço do século XIX que o comércio se expande de forma quase exponencial. Não estamos a falar ainda de livre-comércio porque as políticas proteccionistas exercidas através de pautas alfandegárias severas e arbitrárias se irão manter com maior ou menor rigidez na generalidade dos países ocidentais,<sup>56</sup> mas os fluxos comerciais são mantidos através dos empresários e encorajados por alguns bancos que vêm neles boas margens de lucro.

### 2.1.2. As alterações demográficas: imigração e emigração

No século XIX produz-se outro fenómeno fundamental para o incremento dos mercados e, consequentemente das indústrias: o crescimento da população. A melhoria das condições de vida, de higiene, de assistência médica e das regras laborais esteve na base de um crescimento de 900 para 1600 milhões de pessoas ao longo desses 100 anos – ou seja, mais de 75%. Para além do crescimento global, registaram-se diversos movimentos de imigração – com a transferência de grandes massas populacionais do campo para as cidades, procurando emprego precisamente nas novas indústrias que despontavam – e de emigração.

A Europa, apesar de ter crescido em cerca de 230 milhões de pessoas ainda conseguiu “exportar” mais 123 milhões de pessoas, sobretudo para a América do Norte (75 M), América

---

<sup>54</sup> “Germany may be the birth-place of the motor car but France was its nursery. The French national temperament at that time seems to have been particularly well adapted to the new age where in Britain, Germany and America, official opposition combined with the conservatism of the ‘carriage gentry’ to hinder new locomotion, the French authorities were very much less restrictive and the French public, in general, less hostile. One of the factors which helped the infant motor car to develop was the growth of a well-informed and encouraging technical press.” Bird, *Antique Automobiles*, 36-37.

<sup>55</sup> “Before 1870, the important innovating industries were textiles (especially cotton) and iron, with steam the new source of power. After 1870 the focus of technical change began to shift, as increasing emphasis came to be placed on the production of steel, machine tools, electrical engineering products, and chemicals. Electricity emerged as a new form of energy and the internal combustion engine as the basis of a new means of transport. The outcome of all these developments was a flood of new goods, including railway equipment, steamships, steel and electrical products, plant and machinery of all kinds, and a growing variety of other manufactured products. In addition, many of the articles already traded internationally became cheaper, especially cotton cloth. The result was a rapid expansion in foreign trade in manufactures.” A.G.Kenwood e A.L. Loughheed, *The growth of the international economy 1820-2000*, (London: Routledge, 1999), 93.

<sup>56</sup> “O primeiro [mito] poderia descrever-se como um grupo conservador que romantiza o século XIX e transforma o comércio livre quase numa doutrina sagrada.” Paul Bairoch, *Mitos e Paradoxos da História Económica* (Lisboa: Terramar, 2001), 13.

Latina (44M) e Oceânia (4M), ao longo do século, o que alterou o “mix” populacional por continente de acordo com a tabela que a seguir se publica:

Tabela 2.1  
Evolução da População mundial por continente

	População (milhões)		Distribuição percentual	
	1800	1900	1800	1900
ANOS	1800	1900	1800	1900
África	90	120	9,9%	7,5%
América do Norte	6	81	0,7%	5,0%
América Latina	19	63	2,1%	3,9%
Ásia	597	915	65,9%	56,9%
Europa (incluindo Rússia)	192	423	21,2%	26,3%
Oceânia	2	6	0,2%	0,4%
TOTAIS	906	1608	100,0%	100,0%

Fonte: Kenwood e Loughheed, *The growth of the international economy*, 17

### 2.1.3. As comunicações

O vapor permitiu a expansão brutal das vias de comunicação. Para além das comunicações marítimas e fluviais que beneficiaram desta nova forma de potência, os caminhos-de-ferro foram elementos importantes de difusão de produtos e bens mas também, de acordo com alguns historiadores,<sup>57</sup> um instrumento político de união – no caso da Alemanha e da Itália – ou de controlo do território e das respectivas populações – como sucedeu nos Estados Unidos e na Rússia. A adopção generalizada da ferrovia permitiu não só acelerar a distribuição dos bens para os diferentes mercados como embaratecer significativamente o custo de transporte. Mas se os navios a vapor obrigaram a alterações importantes nos interfaces com outros meios de transporte, com o desenvolvimento de melhores portos – docas adaptadas, gruas para carga/descarga, armazéns com novos procedimentos logísticos – e de canais – é desta época a inauguração do Suez (1869) bem como a decisão de se construir o Canal de Panamá, e é ainda no final do século que se estabelecem obras que revelam uma importância capital ainda nos dias de hoje como são os casos da construção da ligação do porto de Roterdão ao mar do Norte e o canal de Manchester – o transporte ferroviário obrigaria, por sua vez ao desenvolvimento de uma rede de estradas para o transporte de mercadorias de pequena e média distância, reforçando a capilaridade da distribuição. Para este papel está reservado um outro tipo de transporte, “pois o motor de combustão interna oferecia uma alternativa viável para o transporte terrestre, embora a sua capacidade para concorrer com o trânsito ferroviário não fosse provável.”<sup>58</sup> Na verdade, o motor de combustão não constituiria uma alternativa ao vapor das locomotivas, mas sim um instrumento de complementaridade que ganharia importância crescente com o correr dos anos.

## 2.2 Recursos Naturais

### 2.2.1. O acesso ao carvão

A história da Metalurgia é também, em parte, a história dos processos de obtenção de altas temperaturas nos fornos onde são depositados os minérios em bruto. Quando se começou a produzir metais em maior escala, tornou-se importante localizar as indústrias metalúrgicas perto dos acessos ao material combustível. O fabrico de ferro progrediu enormemente no século XVI. De acordo com Cottrell,<sup>59</sup> “por volta de 1600 existia na Grã-Bretanha cerca de uma centena de fornos de insuflação para produção de ferro, principalmente na proximidade de grandes florestas (p.ex. na Floresta de Dean e nos bosques de Sussex), a partir das quais se podia obter carvão de madeira para combustível e agente redutor. Contudo, as exigências em

<sup>57</sup> Kenwood e Loughheed, *The growth of the international economy*, 13.

<sup>58</sup> “The internal combustion engine offered an alternative form of land transport, although its ability to compete for traffic with the railways still seemed doubtful.” Kenwood e Loughheed, *The growth of the international economy*, 17.

<sup>59</sup> Alan H. Cottrell, *Introdução à Metalurgia* (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1975), 188.

quantidade e, sobretudo, em melhor qualidade do ferro, determinaram alterações importantes no combustível utilizado, como salienta Cottrell:<sup>60</sup>

O carvão de madeira utilizado nos fornos primitivos era um material caro, cuja obtenção implicava o consumo de madeiras muito mais necessárias para outros fins, como por exemplo, a construção naval. Além disso, como o carvão de madeira é mecanicamente fraco, só podia ser utilizado em fornos pequenos, de cuba baixa (...). Os fornos mais altos, quando cheios com a carga, ficavam entupidos e impenetráveis à insuflação de ar, em virtude de o carvão de madeira ser comprimido no ventre, na forma de uma almofada compacta, devido ao peso do material existente sobre ele. (...) Experimentou-se a hulha como uma alternativa em relação ao carvão de madeira, mas sem grande êxito. A hulha é pesada, carece de porosidade e resistência, e contamina o ferro com enxofre. O passo decisivo consistiu no emprego do coque e ficou a dever-se a Abraham Darby, em Coalbrookdale (Shropshire) em 1709. O coque é mecanicamente resistente, leve e poroso, a sua obtenção é muito mais barata do que a do carvão de madeira e contém muito menos enxofre do que a hulha. A fusão redutora com coque substituiu rapidamente os métodos anteriores e a indústria do ferro deslocou-se então das regiões florestais para os jazigos carboníferos.

A partir do século XVIII, o material utilizado como combustível nos altos-fornos ficaria assim estabilizado com a utilização do carvão mineral. Contudo, no desenvolvimento de aços ligados – isto é, de aços que utilizam pequenas proporções de outros metais como o Níquel, o Crómio, o Vanádio e outros – chegou-se à conclusão que eles não podiam ser obtidos pelos processos normais pelo que se adoptou, em alternativa à coque e com objectivos bem específicos, a utilização do arco eléctrico como gerador de altas temperaturas, evitando-se assim a presença em demasia de oxigénio no interior dos fornos – que conduz, em certos casos, a oxidações indesejáveis no processo de elaboração do aço ligado. Todos estes processos foram estudados e definidos no princípio da segunda metade do século XIX.

### 2.2.2. Da exploração do ferro à produção do aço

A utilização do ferro pelo Homem é quase tão antiga como a dos outros metais mais facilmente redutíveis como o cobre, o chumbo e o estanho. Na antiguidade, porém, devido ao seu maior ponto de fusão, as temperaturas de trabalho obtidas não permitiam obter ferro líquido pelo que os metalurgistas de então transformavam essa “esponja de ferro, misturada com escória (uma espécie de vidro informe, contendo óxidos e silicatos não reduzidos), a qual tinha de ser compactada enquanto quente e maleável, sendo batida ou forjada com martelos, o que a transformava em algo semelhante ao ferro forjado.”<sup>61</sup> No século XIV conseguiram-se temperaturas suficientemente elevadas para obter ferro líquido mas o seu teor de carbono final, da ordem dos 4%, tornava o metal obtido frágil, necessitando de tratamentos térmicos e mecânicos posteriores. Foi no século XVIII que o inglês Cort inventou o processo de «pudelagem» capaz de reduzir o teor de carbono, obtendo assim um novo produto que posteriormente se convencionou por chamar de aço-ferramenta. Parte desses avanços deveu-se, por um lado, à introdução de novos métodos de fabrico e por outro à utilização de outros materiais combustíveis nos altos-fornos, permitindo ganhos acentuados nas temperaturas de trabalho, um aspecto fundamental como vimos anteriormente.

É, contudo, em 1856 que a indústria do aço se consolida, graças à intervenção do inglês Henry Bessemer que com o seu «convertedor» consegue obter “aço de extraordinária qualidade, resistente, dúctil, tenaz e não endurecível por têmpera, embora susceptível de ser produzido e enformado mecanicamente por processos económicos em grande escala.”<sup>62</sup> Anos mais tarde, em 1865-7, os alemães Siemens e Martin introduziram um novo processo capaz de melhorar a eficiência e a qualidade do aço obtido pelo convertedor Bessemer.<sup>63</sup> E mais tarde, Thomas e Gilchrist inventaram um processo que permitiu eliminar quase em absoluto o fósforo residual que prejudicava a qualidade do aço obtida nos processos anteriores. Em 1870, numa altura em que a Grã-Bretanha era a grande produtora de aço a nível mundial utilizando predominantemente o sistema Siemens-Martin, a Europa continental começa a desenvolver a sua própria indústria do aço, optando pelo processo Thomas. Foi o que se passou, por

<sup>60</sup> *Idem*, 190.

<sup>61</sup> Cottrell, *Introdução à Metalurgia*, 9.

<sup>62</sup> *Idem*, 204.

<sup>63</sup> R.G. Bashforth, *The Manufacture of Iron and Steel* (London: Chapman and Hall, 1956). O processo Bessemer não tem grande capacidade para eliminar o enxofre, não tem nenhuma capacidade para eliminar o fósforo, e tem tendência para absorver azoto, o que se em determinados componentes pode ser útil (nos carris ferroviários a presença do azoto contribui para o seu endurecimento superficial), noutros pode ser extremamente prejudicial.

exemplo, na Alemanha e em França<sup>64</sup> que entrando mais tarde nesta indústria acabaram por beneficiar das recentes evoluções para acertarem o passo com a concorrência anglo-saxónica.

### 2.2.3. A manutenção dos materiais tradicionais: a madeira e o couro

Um dos aspectos interessantes no desenvolvimento da indústria automóvel pioneira é que ela não provocou descontinuidades nos meios de transporte que acabou por substituir gradualmente: as carruagens de cavalos. Com efeito, durante alguns largos anos, os automóveis limitaram-se a ser, com mais ou menos sofisticadas, veículos hipomóveis na sua aparência exterior – apesar de alguns terem usufruído das últimas técnicas de construção da bicicleta, com chassis mais leves feitos a partir de tubos soldados – utilizando na carroçaria os mesmos materiais e, sobretudo, os mesmos “skills” na sua produção.

A madeira utilizada nos chassis – que era o elemento estrutural mais importante dos novos automóveis – era essencialmente de freixo e a estrutura era reforçada com barras e esquadros de chapa de ferro. Na carroçaria, utilizavam-se outros tipos de madeira variando em função das formas pretendidas. No interior, os bancos eram revestidos a couro, utilizando-se as técnicas quase ancestrais conhecidas pelos mestres estofadores, sem alterações sensíveis.

### 2.2.4. A exploração eficiente do petróleo

Um dos factores determinantes no avanço dos motores térmicos nos automóveis passou pelo definitivo abandono do gás extraído da hulha em favor de derivados do petróleo. A prospecção do petróleo e a sua destilação em produtos combustíveis iniciou-se entre 1850 e 1875,<sup>65</sup> durante as quais se fizeram muitas experiências com produtos obtidos das recentes extracções efectuadas nos Estados Unidos, efectuadas pela primeira empresa dedicada a esse negócio, a Seneca Oil Company. A primeira extracção, efectuada em Agosto de 1859, permitiu recolher 20 barris de petróleo bruto por dia e uma gama alargada de produtos.<sup>66</sup>

No contexto dos recursos naturais, o petróleo foi, aliás, das matérias-primas que conheceram uma maior evolução no volume de produção. Entre 1880 e 1913, a produção de petróleo duplicou a cada 8,6 anos, enquanto o cobre necessitou de 13,0 anos para obter o mesmo resultados, os fosfatos e o zinco cerca de 16 anos e o chumbo, 20 anos.<sup>67</sup>

As melhores propriedades da gasolina<sup>68</sup> face ao gás – nomeadamente no que diz respeito ao poder calorífico, à resistência à detonação, etc. – constituíram igualmente um aspecto determinante na forma como os motores térmicos se impuseram às restantes formas de motorização pois foi assim possível aumentar de forma acentuada a relação peso/potência dos motores. Na realidade, nos tempos pioneiros do automobilismo, a gasolina obtida através dos métodos de refinação da época era de fraca qualidade, com baixa resistência à detonação e, por essa razão, os motores iniciais tinham obrigatoriamente de trabalhar com baixos graus de compressão.<sup>69</sup> Esta característica acabou por ser importante na evolução dos motores pois os baixos graus de compressão implicavam uma fiabilidade quase irrepreensível.

## 2.3 Os Factores Tecnológicos

<sup>64</sup> Cottrell, *Introdução à Metalurgia*, 205.

<sup>65</sup> P. Magot-Cuvru, *Motores Diesel* (São Paulo: Hemus, 1978), 7. Há registos de um primeiro poço em 1846 no Azerbaijão, país que se tornou nos finais do século XIX o primeiro produtor mundial de petróleo.

<sup>66</sup> O espectro tão largo de produtos derivados do petróleo causou algumas confusões no princípio dos motores a 4 Tempos. É também por essa razão que não há um nome uniforme na Europa para o combustível utilizado nesses motores pioneiros – circunstância que ainda hoje se mantém: na Alemanha é “Benzin”, em Itália é “Benzina”, em França é “Essence de Pétrole” e no Reino Unido é “Petrol”. Tudo designações equivalentes para aquilo que em Portugal ficou conhecido como “Gasolina”

<sup>67</sup> Kenwood e Loughheed, *The growth of the international economy*, 11.

<sup>68</sup> “Gasoline was used as the fuel for the first four-stroke (Otto) cycle spark-ignition around 1884, and at that time it was considered an undesirable by-product of kerosene manufacturing. As the demand for gasoline increased from 1900 to 1920, it ceased to be a by-product and the more volatile fractions of kerosene were diverted to gasoline.” Lewis M. Gibbs, “Gasoline Specifications, Regulations and Properties” in *The Automobile – A Century of Progress* (Warrendale: SAE Press, 1997), 185.

<sup>69</sup> “At the onset of the automotive era, the fuel of choice was “stove” gasoline, having an end point around 94°C and early auto producers crafted fuel systems for compatibility with this fuel. The early proliferation of automobiles increased demand of this fuel to such an extent that fuel producers had to make process changes to keep pace. As fractional distillation of crude was the only refining process of the pre-1913 period, and as crude was in short supply, the only practical option was to broaden the gasoline cut at the heavy end. (...) The auto industry knew all too well the importance of compression ratio for fuel economy and performance, but available fuels would not allow knock-free operation with compression ratios exceeding 4:1.” Gordon L. Rinschler and Tom Asmus, “Powerplant Perspectives” in *The Automobile – A Century of Progress* (Warrendale: SAE Press, 1997), 14.

A ideia do «automóvel», isto é, de uma viatura capaz de se deslocar pelos seus próprios meios, sem recurso a factores externos (animais ou os próprios homens que os tripulavam), foi percebida em pleno Renascimento, por visionários que, graças às suas capacidades de conceptualizarem sem restrições o mundo que os rodeava, pensavam já na possibilidade de se deslocarem em veículos autónomos, sem se preocuparem com os procedimentos necessários à prossecução desses ambiciosos objectivos.

### 2.3.1. A herança dos veículos hipomóveis

A invenção da roda traduziu-se quase imediatamente na definição de carros de transporte, para pessoas e bens desde os tempos mais remotos, normalmente de tracção animal ou humana. A verdade é que entre os veículos primitivos e as elegantes carruagens dos finais do século XVIII poucas diferenças se podiam verificar, quer nos processos construtivos, quer na tecnologia que lhe estava associada. Um veículo hipomóvel era normalmente constituído por um chassis em madeira, ligado a dois eixos com duas rodas cada um. A ligação do chassis aos eixos era já feita, na sua fase mais desenvolvida através de molas de lâminas, normalmente colocadas em posição longitudinal. As estruturas das carroçarias eram igualmente produzidas em madeira que depois eram revestidas ou com chapas de madeira ou com tela, por métodos que se foram aperfeiçoando ao longo dos tempos. A simples adaptação de um motor estacionário a um veículo hipomóvel não era uma tarefa imediata pois era necessário modificar o veículo de acordo com as novas exigências: anteriormente os cavalos eram responsáveis pela direcção e pela tracção e agora era necessário criar novos sistemas que desempenhassem essas funções. Essas modificações tinham subjacentes não só novas tecnologias como também alguns estudos teóricos: estamos a falar do princípio de Ackermann e do Caster, no caso da direcção; e no diferencial de transmissão, no caso do sistema de tracção, como iremos ver mais à frente. Tenham os construtores optado pela total continuidade destes veículos na execução do chassis rolante ou tenham eles decidido utilizar os chassis de tubos já desenvolvidos nas bicicletas e nos triciclos contemporâneos, a verdade é que certos ensinamentos adquiridos no fabrico das carruagens ficaram ainda durante muitos anos nos automóveis, como foram os casos das suspensões e das carroçarias, não havendo assim ruptura nos principais fornecedores destes componentes, que justamente passaram a ter mais trabalho com o desenvolvimento da nova indústria. Aliás, foi prática corrente os construtores de automóveis do século XIX entregarem grande parte da sua produção aos clientes em forma de chassis rolante, isto é, sem carroçaria, a qual era escolhida posteriormente pelo próprio cliente numa casa da especialidade. Os primeiros grandes carroçadores de automóveis, como *Binder, Vermont, Belvalette, Mulbacher* ou *Rotschild*, em França; ou *Cowburn, Windover, Peters, Wimmers* ou *Thrupp*, em Inglaterra eram já prestigiosos fabricantes de carroçarias para veículos hipomóveis que rapidamente se adaptaram ao novo negócio e com grande sucesso.<sup>70</sup> Em Portugal registou-se, aliás, o mesmo fenómeno, embora numa escala menor.<sup>71</sup>

### 2.3.2. A importância da bicicleta

Vimos já anteriormente a existência de uma defensável unanimidade por parte dos historiadores sobre a contribuição decisiva que a bicicleta deu ao desenvolvimento da indústria automóvel. Se sobre esse aspecto não há quaisquer dúvidas, as análises modificam-se um pouco quando se pretende inventariar e ponderar todas as diferentes áreas em que se verificou uma maior influência desse novo veículo. Para Fridenson,<sup>72</sup> a bicicleta trouxe consigo o quadro tubular – isto é, uma estrutura constituída por tubos de aço soldados entre si, leve e muito

<sup>70</sup> Marylian Watney, *The Elegant Carriage* (London: J.A. Allen & C<sup>o</sup>, 1961), 27.

<sup>71</sup> Várias foram as empresas portuguesas que se dedicavam à construção de veículos hipomóveis nos finais do século XIX que souberam adaptar-se aos novos tempos, passando a produzir também carroçarias para automóveis. Estão neste caso, citando apenas as mais conhecidas, Ferreira & Viegas, Almeida Navarro, Niels Hansen e António Garcia, em Lisboa; Emídio Quintela e Romualdo de Vasconcelos, no Porto. António Garcia, por exemplo, chegou a efectuar um protocolo com a Sociedade Portuguesa de Automóveis, que se transformou num dos grandes importadores nacionais de automóveis a partir de 1905, trabalhando em exclusivo para aquela empresa, de que se tornou accionista, aliás. Este tópico será estudado mais à frente, no capítulo 14.

<sup>72</sup> "La bicyclette, celle qu'on appelle bientôt «la petite reine», développe des techniques novatrices : le cadre tubulaire, les roulements à bille, la transmission par chaîne, les engrenages et enfin les pneus. Sa fabrication promeut la standardisation des pièces para des machines spécialisées. Sa vente associe des méthodes très variées : changements réguliers de modèles, réseau d'agents et de réparateurs, organisation de salons et de courses, publicité, et la passion du cyclisme est amplifiée par une presse spécialisée et par des clubs." Fridenson, *Le rôle de l'industrie automobile*, 10.

resistente – os rolamentos de esferas, a transmissão por corrente, as engrenagens e, posteriormente, os próprios pneus. O seu fabrico implicou a normalização de peças, para posterior manutenção e reparação. A sua venda obrigou à criação de redes de distribuição e assistência, organização de exposições promocionais (salões) e competições, à institucionalização da publicidade e à constante optimização da gama de oferta. Para Bird, que ressalva também alguns dos aspectos tecnológicos anteriormente descritos, a difusão da bicicleta representou, mais que os “gadgets” da tecnologia, o acesso à liberdade de movimentos a um nível muito mais alargado de pessoas, preparando de alguma maneira a opinião pública para a existência de veículos mais sofisticados, equipados com motor.<sup>73</sup>

A evolução do conceito de bicicleta foi uma consequência directa e indirecta da tecnologia disponível em cada momento, exactamente como aconteceria com os automóveis, mais tarde. No final do século XVIII, o conde de Sivrac construiu um veículo de duas rodas iguais em dimensão, dispostas em linha, com um quadro em madeira, sem direcção nem pedais ao qual deu o nome de *Célerifère*. Em 1817, Karl Drais registou uma patente de um veículo de duas rodas, construído em madeira, com guiador fixo, denominado *Laufmaschine*.<sup>74</sup> O próprio Drais promoveu o seu novo invento na Alemanha e em França, onde o curioso engenho recebeu o nome de “*Draisienne*”. Os entusiasmados utilizadores do veículo apenas podiam andar utilizando os pés para se locomoverem nos jardins públicos onde os transeuntes seguiam a sua marcha com particular atenção. Karl Drais trouxe uma nova forma de locomoção, mas a “*draisienne*”, embora tenha tido um sucesso apreciável,<sup>75</sup> rapidamente foi ultrapassada por propostas mais favoráveis à sua evolução.



Figura 2.1 – A “*Draisienne*”.

Fonte: *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Setembro, 1909, s/p.

Ainda em 1818, pouco depois das primeiras demonstrações da bicicleta de Karl Drais, um inglês empreendedor chamado Denis Johnson, reformulou-a por completo, criando uma nova patente: nascia assim o “*Hobby Horse*”. Esta evolução retinha apenas o conceito das duas rodas: toda a construção era metálica, em ferro – um metal que os ingleses dominavam como ninguém no princípio do século XIX – e ganhava um guiador o que facilitava os passeios. Mas as dificuldades de manter uma viagem mais longa com continuidade acabaram por quebrar o entusiasmo em torno do “*Hobby Horse*”: tal como a “*Draisienne*”, não deixou de ser um “fenómeno social”, efémero no tempo e curto na esfera de influência territorial. Porém, as suas experiências deixaram memórias e ensinamentos que acabaram por influenciar experiências

<sup>73</sup> “Many a cyclist must have dreamed of the day when some docile little machine, purring away beneath his saddle, would ease his aching muscles and allow him to conquer even more distant horizons. Although the first motor cars, and motorists, were generally unpopular the bicycle undoubtedly prepared the public mind, to some extent, to accept the horseless carriage.” Bird, *Antique Automobiles*, 20.

<sup>74</sup> Serena Beeley, *A History of Bicycles – From Hobby Horse to Mountain Bike* (London: Studio Editions, 1992), 13.

<sup>75</sup> “Although the *Draisienne* fell out of favour as further technical refinements were introduced, it was a success in its own time. Drais himself gained considerable social notoriety, which ensured that his vehicles were quickly taken up in other countries, in particular the United States of America, Germany and Britain.” *Idem*, 15.



futuras. O escocês MacMillan, por exemplo, adaptou um sistema de transmissão da potência humana à roda traseira – desconhecido nos dias de hoje – e passou a deslocar-se com regularidade. Foi inclusivamente o primeiro “ciclista” a ser multado pela polícia por ter atropelado, sem consequências, uma criança numa viagem a Glasgow.<sup>76</sup> Mas seria, de acordo com algumas fontes,<sup>77</sup> o francês Michaux o primeiro a comercializar a primeira antecessora da bicicleta: duas rodas alinhadas e sistema de pedais aplicado à roda dianteira que era direccional.



Figura 2.2 – A Bicicleta de Michaux, com as suas rodas assimétricas e os pedais acoplados à roda dianteira directriz.  
Fonte: Beeley, *A History of Bicycles*, 22.

O importante para esta discussão não é perceber se foi Michaux, ou o seu assistente Lallement – que teve um papel igualmente importante ao emigrar para os Estados Unidos, lançando aí a ideia dos velocípedes – ou ainda o espantoso Starley<sup>78</sup> – que aplicou pela primeira vez as rodas de raios a este tipo de veículos e solucionou o problema dos triciclos redescobrimdo o conceito de “diferencial” – que criaram a bicicleta moderna. A questão central é entender que no espaço de duas gerações, a humanidade tinha criado um veículo inteiramente novo, a bicicleta – com os derivados triciclo e quadriciclo – com um potencial de mercado enorme, o qual foi dando pulos técnicos de relevo, democratizando um conjunto de sistemas tecnológicos que até então não estavam disponíveis ou eram demasiado caros: os rolamentos de esferas, a corrente de transmissão, os travões de maxila, o desenvolvimento da soldadura<sup>79</sup> e até mesmo os próprios pneus, inventados por Dunlop para resolver o desconforto da bicicleta do seu filho.<sup>80</sup> Os pneus foram inicialmente concebidos para os veículos hipomóveis<sup>81</sup> mas revelaram todo o seu potencial nas bicicletas e nos triciclos e, posteriormente, nos novos automóveis.<sup>82</sup>

<sup>76</sup> “When he reached the Gorbals, on the outskirts of the city, a huge crowd had gathered and in the mayhem MacMillan knocked over a child. The next day he was summoned to the Police Court of Gorbals, where he was fined five shillings”. Beeley, *A History of Bicycles*, 18.

<sup>77</sup> *Idem*, 19.

<sup>78</sup> *Idem*, 32.

<sup>79</sup> “Auguste De Meritens, working in the Cabot Laboratory in France, used the heat of an arc for joining lead plates for storage batteries in the year 1881. It was his pupil, a Russian, Nikolai N. Bernardos, working in the French laboratory, who was granted a patent for welding. He, with a fellow Russian, Stanislaus Olszewski, secured a British patent in 1885 and an American patent in 1887. The patents show an early electrode holder. This was the beginning of carbon arc welding. Bernardos' efforts were restricted to carbon arc welding, although he was able to weld iron as well as lead. Carbon arc welding became popular during the late 1890s and early 1900s. In 1890, C.L. Coffin of Detroit was awarded the first U.S. patent for an arc welding process using a metal electrode. This was the first record of the metal melted from the electrode carried across the arc to deposit filler metal in the joint to make a weld”. *A History of Welding – From Hepheastus to Apollo*. [www.weldinghistory.org](http://www.weldinghistory.org) (acedido em Junho 2009).

<sup>80</sup> Anton Sebastian, *A Dictionary of the History of Science* (New York: Parthenon, 2001), 43.

<sup>81</sup> “Robert W. Thomson (1822-1873) is credited with being the first inventor of the pneumatic tire. The application, of course, was the horse-drawn carriage. Thomson, evidently, was looking for ways to reduce the pulling effort of the vehicle as well as to



Figura 2.3 – A Bicicleta de Starley, que prefigura as bicicletas modernas.  
Fonte: Beeley, *A History of Bicycles*, 23.

Quando os automóveis começaram a dar os seus primeiros passos no sentido da industrialização – embora ainda num estado de mão-de-obra intensiva – muita tecnologia que era importante para o seu desenvolvimento estava já no mercado.<sup>83</sup> Esse foi um aspecto fundamental que potenciou a eficiência crescente dos novos veículos. Todavia, para Flink,<sup>84</sup> a maior contribuição da bicicleta para a consolidação da indústria automóvel consistiu no facto de ter criado uma procura latente, mas muito forte, para o transporte individualizado de longa distância, que apenas poderia ser satisfeito com a crescente adopção dos veículos motorizados.

### 2.3.3. As experiências do vapor

Depois do aparecimento da máquina de Newcomen, em 1705, várias foram as ideias para adaptar essa nova forma de potência a outras áreas. Todavia, o motor a vapor conheceria um incremento notável quando no ano lectivo de 1763-64, na Universidade de Glasgow, foi pedido a Watt para proceder à reparação de um motor de Newcomen. Watt não só reparou o dito motor como empreendeu um conjunto de investigações aplicadas com o objectivo de otimizar esse motor, de que resultou a adopção de um condensador separado e o registo de uma patente em 1769.<sup>85</sup> Com este novo «lay-out», a poupança em água utilizada era óbvia e o sucesso comercial veio naturalmente. Para Joseph Black este feito constituiu um prémio indirecto pelo conjunto de experiências e conhecimentos transmitidos ao jovem Watt, no tempo em que era o seu professor.<sup>86</sup>

O grosso das experiências ocorreu no Reino Unido, sobretudo na Escócia, onde o vapor teve uma projecção pública importante. Estima-se que apenas nos anos de 1870 terão sido construídos cerca de 40 propostas diferentes de veículos usando o vapor como meio de

---

improve its cushioning and impact absorption qualities.” William J. Woehrlé, “A History of the Passenger Car Tire” in *The Automobile – A Century of Progress* (Warrendale: SAE Press, 1997), 49-50.

<sup>82</sup> “The notion of a detachable tire is what prompted the Michelin brothers to enter the tire business, they responded to the needs for quickly and efficiently repairing or replacing bicycle tires that had gone flat from punctures. Their patent was granted in 1891 and, with that, tires became their primary business. They pioneered with the first automobile tire in 1895. Edouard Michelin developed the tire, and his brother André demonstrated the product in a race from Paris to Bordeaux. Their production and marketing of the tire began in 1896.” *Idem*, 51.

<sup>83</sup> Em 1896, instala-se em Lisboa, na Junqueira, a primeira grande fábrica de bicicletas no nosso país, sob a iniciativa da empresa inglesa Humber, que criou uma sucursal portuguesa para o efeito.

<sup>84</sup> “The greatest contribution of the bicycle, however, was that it created an enormous demand for the individualized, long-distance transportation that could only be satisfied by the mass adoption of motor vehicles.” Flink, *The Automobile Age*, 5.

<sup>85</sup> Crosbie Smith, *The Science of Energy, A Cultural History of Energy Physics in Victorian Britain* (Chicago: The University of Chicago Press, 1998), 33.

<sup>86</sup> Guy Dürrenmatt, *Les frères Serpollet, précurseurs de l'automobile* (Pont St. Esprit: La Mirandole, 1997), 19-21.

potência.<sup>87</sup> As viaturas de Russell<sup>88</sup> – que apostou antes de tempo na produção de alguns protótipos de automóveis a vapor, dando aos escoceses também alguma valência neste capítulo – constituíram bons exemplos de veículos, que se destinavam ao transporte público, complementando os transportes ferroviários que desde o início ganharam enorme popularidade no contexto da média e longa distância. Contudo, os veículos produzidos no Reino Unido eram basicamente grandes carruagens destinadas ao transporte de pessoas e/ou bens. Foi em França que começaram a despontar os primeiros automóveis a vapor de dimensões compactas, graças aos esforços não conjugados de quatro construtores, três dos quais com grandes desenvolvimentos neste âmbito: *Buffaud* – que teve uma existência efémera – e, sobretudo, *Amedée Bollée*, *Serpolet* e *De Dion Bouton*. Os franceses, inicialmente, também começaram a produzir veículos de grandes dimensões para o transporte de pessoas mas cedo optaram por desenhar pequenas viaturas, resolvendo um conjunto de problemas que eliminavam uma parte substancial das desvantagens do vapor: a autonomia e o tempo de espera para obter uma pressão de trabalho no circuito de vapor. *Serpollet* foi, de longe, o construtor europeu mais importante na área do vapor, produzindo em vinte anos cerca de 1.000 veículos.<sup>89</sup> Financiada pelo americano Gardner, a marca *Gardner-Serpollet* efectuou vários recordes de velocidade em França e em Inglaterra, alcançando grande notoriedade. O seu volume anual médio de produção, obtido nos últimos anos de vida do construtor – cerca de 100 unidades – era facilmente vendido apesar do seu preço ser três vezes superior ao dos pequenos «buggies» a vapor da *Locomobile*.<sup>90</sup> Contudo, a evolução acentuada da relação peso/potência dos motores a explosão foi relegando os suaves e flexíveis automóveis a vapor.<sup>91</sup>

### 2.3.4. Os motores estacionários a gás

A história do motor estacionário alimentado a combustível fóssil começa no século XVIII com as experiências do físico italiano Volta, que descobriu que era possível efectuar a queima de gás com uma faísca eléctrica. Em 1807, o suíço Isaac de Rivaz registou a patente de um motor a explosão, em que um êmbolo era deslocado num cilindro de baixo para cima no seu curso vertical através da combustão de uma mistura gás-ar, recuperando depois a sua posição inicial devido a um contrapeso. Muitas outras experiências teriam lugar ao longo da primeira metade do século XIX<sup>92</sup> mas, em 1858, Étienne Lenoir acabaria por lançar aquele que é reconhecido como o primeiro motor a explosão da história, trabalhando num ciclo a 3 tempos e utilizando o mesmo gás que era já utilizado na iluminação das grandes cidades: o motor funcionava como um dispositivo a vapor de efeito simples, sem compressão. O motor Lenoir difundiu-se em França nas pequenas indústrias e rapidamente conquistou o mercado de exportação.<sup>93</sup> Contudo, embora tenha o monopólio do mercado, não pode esconder aos seus utilizadores as desvantagens que o caracterizam: um barulho excessivo e uma preocupante falta de fiabilidade quando funcionava muito tempo seguido. A indústria estava pronta a acolher soluções mais fiáveis, com uma relação peso/potência mais favorável.<sup>94</sup>

<sup>87</sup> Georgano, *Les Voitures de 1886 a 1930*, 27.

<sup>88</sup> Dürrenmatt, *Les frères Serpollet*, 41. No total, Russel construiu seis veículos a vapor destinados ao transporte público. Cada veículo tinha capacidade para transportar 26 passageiros mas o sucesso era tal que as viaturas chegavam a levar 40 pessoas. O processo humano da inveja fez com que algumas pessoas com poucos escrúpulos colocassem pedras na estrada de ligação entre Glasgow e Paisley. A perda de uma roda determinou a ruptura da caldeira e a morte de cinco pessoas.

<sup>89</sup> Georgano, *Les Voitures de 1886 a 1930*, 28.

<sup>90</sup> Flink, *The Automobile Age*, 6.

<sup>91</sup> "Initially the steam engine had some advantages over the internal-combustion engine. It was more flexible with fewer moving parts and was less critical of exact tolerances to perform at minimal efficiency. (...) These apparent early advantages were more than cancelled out, however, by the steamer's liabilities." *Idem*, 7.

<sup>92</sup> "En ce début du XIX siècle, d'autres expériences sur les gaz inflammables furent conduites par l'Anglais Robert Street, par le Français Philippe Lebon, par l'Américain Peter Cooper et par Michael Faraday." Adriano Zannino, *Le Grand Livre de l'Automobile* (Paris: Editions Solar, 1985), 14.

<sup>93</sup> "La réputation des moteurs Lenoir s'étendit rapidement. Avant la fin de l'année 1860, la revue Scientific American écrivait : *L'âge de la vapeur est révolu – Watt et Fulton seront bientôt oubliés, au train ou vont les choses en France.* (...) Les moteurs de Lenoir connurent une certaine vogue et, entre 1860 e 1865, 143 d'entre eux avaient été installés dans la seule région parisienne. En Angleterre, la *Reading Iron Works for Lenoir Gas Engines* les fabriquait sous licence." Georgano, *Les Voitures de 1886 a 1930*, 9.

<sup>94</sup> Étienne Lenoir chegou a adaptar um dos seus mais pequenos motores, de 2543 cc – com uma potência máxima de 1,5 cv às 100 rpm – a um triciclo, com transmissão traseira de duas correntes mas a experiência foi frustrante, não só devido ao elevado peso do motor como também devido à inadaptação do seu regime à velocidade do veículo.

Seria graças à perseverança de Nikolaus Otto que – uma vez definidos os princípios teóricos do Ciclo a 4 Tempos, registados anteriormente por Beau de Rochas – o motor estacionário a gás mostraria reais possibilidades de se transformar num produto com maior valor para a indústria em expansão. A sua presença na exposição universal de Paris em 1867, colocando-o em confronto directo com o motor de Lenoir – onde as suas qualidades superiores ficaram amplamente demonstradas – acabou por transformar o motor de Otto numa referência histórica.<sup>95</sup> Otto não estava focado em mais nada que não fosse desenvolver o seu motor com uma única finalidade: a de o tornar o mais popular nas indústrias para as quais tinha sido exclusivamente criado. O veículo automóvel não estava nos seus planos, mas estava nas cogitações de um dos seus técnicos, Gottlieb Daimler de seu nome. Daimler e o seu inseparável amigo e engenheiro Wilhelm Maybach começaram a otimizar o motor de Otto com inegável sucesso – estes rodavam a 120 rpm mas os motores *Daimler* rapidamente chegaram às 750 rpm.<sup>96</sup>

Praticamente na mesma altura, um outro técnico alemão, Karl Benz, estava também a trabalhar na produção de motores estacionários. Começou por construir motores a 2 tempos mas depois de descobrir que a solução Otto já não estava protegida por qualquer patente, rapidamente se dedicou aos 4 tempos. Os motores *Benz*, porém, não ultrapassavam as 300 rpm embora revelassem qualidades suficientes para, durante a Exposição Universal de 1889, em Paris, convencer Émile Roger – fabricante de bicicletas e um empresário com espírito de iniciativa – a assumir a distribuição dos produtos *Benz* para França.<sup>97</sup> Dois anos antes, Panhard e o seu sócio Levassor já tinham acertado com Gottlieb Daimler as condições da licença para a produção dos motores V2 *Daimler* para França e para a Bélgica.<sup>98</sup>

### 2.3.5. Os automóveis eléctricos

A descoberta de Oersted, em 1820, de que um condutor pelo qual passa corrente produz um efeito magnético na sua vizinhança despoletou um conjunto de experiências interessantes, a mais conhecida das quais levada a cabo por Faraday que conseguiu pôr uma agulha de uma bússola a rodar continuamente: estava encontrado o princípio do motor eléctrico. Em 1831, o americano Joseph Henry construía o primeiro motor eléctrico, baseado na cinemática dos motores a vapor.<sup>99</sup>

Demorou algum tempo até que o motor eléctrico chegasse a um chassis de um automóvel pois só entre 1888 e 1890 Magnus Volk, no Reino Unido, e William Morrison, nos Estados Unidos apresentavam os seus veículos eléctricos.<sup>100</sup> Estes tinham vantagens apreciáveis como o silêncio e a ausência de uma transmissão com caixa de velocidades mas as desvantagens eram importantes: peso excessivo, preço, autonomia muito reduzida, pouca capacidade para vencer declives e fracas acelerações<sup>101</sup> o que fez dele uma proposta de mobilidade mais direccionada para o uso comercial.<sup>102</sup>

Ao contrário do que sucedeu nos Estados Unidos, a viatura eléctrica não teve grande popularidade na Europa. No século XIX iniciaram a sua actividade nesta área 28 marcas distintas: dez no Reino Unido, dez em França, seis na Alemanha e duas na Bélgica. A que durou mais foi a francesa *Krieger*, que terminou a sua actividade em 1909. *Jeantaud*, que lutou como poucos em prol dos automóveis eléctricos, foi forçado a fechar as suas instalações em 1906, suicidando-se por essa razão.<sup>103</sup>

O veículo eléctrico, segundo Flink, foi a mais conservadora forma de automóvel, mantendo quase inalteráveis as silhuetas dos velhos veículos hipomóveis, revelando vantagens apreciáveis no uso urbano dado a quase ausência de ruído, a inexistência de emissões e uma boa capacidade de controlo dinâmico.<sup>104</sup>

<sup>95</sup> Ainda hoje inúmeros construtores, nas especificações técnicas dos seus motores, classificam o ciclo Otto como o equivalente ao ciclo a 4 Tempos.

<sup>96</sup> Georgano, *Les Voitures de 1886 a 1930*, 13.

<sup>97</sup> Hartmut Lehbrink, *Mercedes- Volume 1* (Köln: Könemann, 1997), 9.

<sup>98</sup> Benoit Pérot, *Panhard, la doyenne d'avant-garde* (Paris: EPA, 1979), 16-18.

<sup>99</sup> George Basalla, *A evolução da Tecnologia* (Porto: Porto Editora, 2001), 43.

<sup>100</sup> Georgano, *Les Voitures de 1886 a 1930*, 35.

<sup>101</sup> “O carro eléctrico tinha defeitos graves. Era lento, incapaz de subir montes íngremes e caro em termos de aquisição e manutenção. Acima de tudo tinha uma autonomia limitada.” Basalla, *A Evolução da Tecnologia*, 211.

<sup>102</sup> “The question, then, arises of how to explain the phenomenon that the first-generation electric car was primarily used as business vehicle.” Gijss Mom, *Technology and Expectations in the Automobile Age* (Baltimore: The John Hopkins University Press, 2004), 32.

<sup>103</sup> Serge Bellu et al, *100 Ans de L'Automobile Française* (Paris: L'Automobile Magazine, 1984), 23.

<sup>104</sup> Flink, *The Automobile Age*, 10.

## 2.4 Os primeiros automóveis com motor a explosão

Vimos já que o êxito do belga Lenoir quanto aos seus motores estacionários despoletou a oportunidade de efectuar uma experiência de locomoção, adaptando um desses propulsores a um triciclo. Meia dúzia de experiências, inconclusivas mas longe de serem dramáticas, demonstraram que o entusiasmo não era suficiente para continuar os testes e a aventura terminou por aí. Anos mais tarde, em 1883, Edouard Delamare Deboutville adaptou um motor estacionário a um veículo hipomóvel e obtém resultados interessantes, embora sem continuidade.

### 2.4.1. A estabilidade em torno da tecnologia

Durante quase uma década, os três processos de motorização – vapor, eléctrico e explosão – conviveram entre si, esgrimindo argumentos e vantagens competitivas. Seria contudo em 1895, com a grande corrida Paris-Bordeaux-Paris que as dúvidas em relação à “opção do futuro” se iriam dissipar no mercado europeu. Esta competição foi a primeira grande corrida de automóveis no mundo. Juntou 19 automóveis, sendo 12 com motor a explosão, seis a vapor e um movido a electricidade. A performance esmagadora da *Panhard*, que efectuou o percurso de aproximadamente 1200 km a uma média superior a 24 km/h,<sup>105</sup> superando os concorrentes equipados com motores a vapor, daria indicações precisas ao mercado sobre o melhor compromisso para os automóveis a curto prazo: o motor a explosão garantia velocidades elevadas mas, sobretudo, autonomias inalcançáveis pelos seus concorrentes. Émile Levassor, o piloto do *Panhard* que conseguiu chegar em primeiro lugar, efectuou o percurso sem qualquer problema mecânico e a paragem maior durou apenas 22 minutos, para uma lubrificação mais apurada e algumas afinações.<sup>106</sup> O jornalista Baudry de Saunier, que ao tempo escrevia para a revista *L'illustration* mas que fundaria uma das mais prestigiadas revistas de automóveis de todos os tempos – a *Omnia*, que se tornaria numa referência incontornável do automobilismo francês – escreveria a propósito do resultado final desta prova que “o resultado mais importante da corrida Paris-Bordéus-Paris, dum importância a que ninguém podia resistir, tinha consistido na demonstração decisiva que o motor a petróleo era francamente superior ao motor a vapor”.<sup>107</sup> Idêntico raciocínio é apresentado por Flink.<sup>108</sup> Os seis automóveis a vapor inscritos na prova, pertenciam a três marcas francesas muito importantes, que dedicaram grande parte da sua investigação à optimização de todo o conjunto: *Amedée Bollée*, *Serpellet* e *De Dion Bouton*. A última, porém, resolveu apostar nos motores a explosão, tendo registado a patente do seu primeiro motor monocilíndrico em Setembro de 1895, enquanto as outras duas, embora tenham mantido a produção, ficaram confinadas a uma espécie de “ghetto” tecnológico. Na realidade, o vapor na Europa não teve continuadores e a falta de investigação acabou por determinar o seu fim anunciado. Após 1895, surgiram apenas sete marcas a apostar no vapor: a *Miesse* e a *Linon* na Bélgica, a *Simpson* na Escócia, a *Briest Armand* e a *Negre* em França, a *Breston* e a *Lifu* em Inglaterra. Com a excepção da *Miesse* e da *Linon*, todas elas tiveram uma vida efémera e uma produção quase confidencial, não representando por isso qualquer tendência industrial credível. A *Linon* abandonou a motorização a vapor em 1900 e a *Miesse*, se produziu veículos a vapor até 1907, já em 1900 tinha aderido ao motor a explosão que rapidamente representou a esmagadora percentagem da sua produção.

Quanto à performance do veículo eléctrico, também ela foi decepcionante. Foi Jeantaud que se inscreveu na prova ao volante de uma viatura por si desenhada e construída. A fé era imensa – a mesma fé que o levou a bater o primeiro recorde mundial de velocidade três anos depois à média de 63,158 km/h<sup>109</sup> – mas um problema num dos eixos, mais do que a fraca

<sup>105</sup> Christian Moity, *Les Précurseurs de la Formule 1 – 1895-1949* (Paris : ETAI, 2000), 8.

<sup>106</sup> Bird, *Antique Automobiles*, 20.

<sup>107</sup> “Le résultat le plus clair de Paris-Bordeaux-Paris, d’une clarté à laquelle personne ne pouvait résister était la démonstration décisive dans les formes, du moins où le progrès les présentait sur route, de la supériorité du pétrole sur la vapeur.” Dürrenmatt, *Les frères Serpillet*, 191.

<sup>108</sup> “That race [1895 Paris-Bordeaux-Paris], which began on June 11, 1895, underlined both French superiority in automotive technology and the superiority of the gasoline automobile over not only the horse but steam – and electric – powered cars as well.” Flink, *The Automobile Age*, 17.

<sup>109</sup> Zannino, *Le Grand Livre*, 124.

autonomia do sistema, roubaram-lhe qualquer possibilidade de se classificar bem e de obter notoriedade para os seus automóveis.<sup>110</sup>

Na Europa, o assunto ficou relativamente estabilizado, embora se mantivessem sempre volumes de produção residuais de veículos eléctricos e a vapor. Porém, nos Estados Unidos, esta tensão entre as três alternativas de motorização manteve-se até mais tarde, o que justifica as questões de George Basalla<sup>111</sup> quando afirma:<sup>112</sup>

No virar do século, não era de modo algum óbvio que o moderno motor de automóvel – o motor Otto de combustão interna de ciclo de quatro tempos – venceria os seus concorrentes. Em 1900 foram fabricados 4192 carros nos Estados Unidos. Destes, 1681 eram a vapor, 1575 eram eléctricos e só 936 funcionavam a gasolina.

#### 2.4.2. As evoluções tecnológicas

Os primeiros automóveis com motor a explosão eram verdadeiramente simples na sua concepção. Partilhavam em geral um chassis ou quadro muito elementar, constituído por duas longarinas (vigas longitudinais) unidas por travessas. Este chassis era ou em madeira, utilizando a técnica dos veículos hipomóveis, ou em aço, fazendo apelo aos novos recursos tecnológicos introduzidos na indústria das bicicletas. Mas os veículos tinham, apesar de tudo, algumas diferenças conceptuais entre si, nomeadamente no que diz respeito à implantação do motor que constituiu um dos principais problemas de engenharia daquela época. Basicamente, os construtores daquele tempo optaram por três implantações distintas de motor: *Benz* colocou o motor atrás em posição horizontal; *Daimler* colocou-o atrás mas em posição vertical e *Panhard*, colocou-o à frente em posição vertical, prefigurando, embora de forma intuitiva, a solução do futuro<sup>113</sup>. Ressalve-se ainda, embora sem expressão relevante no desenvolvimento da arquitectura futura dos automóveis – por se tratar de um protótipo que não teve qualquer impacto na indústria – que o veículo dinamarquês *Hammel*, concebido em 1886, tinha o motor colocado à frente, em posição horizontal.

A evolução dos motores nestes tempos pioneiros foi gradual e segura. Rapidamente se mudou o sistema de ignição dos tubos de platina para velas alimentadas por um sistema eléctrico de baixa tensão, aumentou-se o grau de compressão do motor, aligeiraram-se as peças móveis, melhoraram-se os processos de fabrico e as ligas metalúrgicas. Com estes requisitos, os motores ganharam potência a regimes superiores, o que os tornou mais performantes mas também mais fiáveis, fazendo com que “nas primeiras duas décadas da engenharia automóvel o rendimento dos motores tenha subido de forma dramática dos 1,5 kW por litro, obtidos, em média, em 1896, para os 7,5 kW por litro que os motores tinham no dealbar do primeiro conflito mundial.”<sup>114</sup>

Os primeiros automóveis tiveram ainda que lidar com outros problemas que os veículos hipomóveis manifestamente não tinham mas que em certas soluções nos veículos a vapor já haviam sido estudadas. Por um lado, foi necessário resolver o problema da transmissão em curva. Nestas situações, as rodas como recebiam a mesma potência deveriam rodar à mesma velocidade mas na verdade não o podiam fazer visto que os raios da trajectória curvilínea que percorriam eram diferentes. Foi assim necessário repescar um dispositivo que havia sido inventado na indústria de relojoaria ainda no século XVI, o diferencial, mais tarde adaptado por Pecqueur, em 1828 na sua carruagem a vapor,<sup>115</sup> o qual permitia que as rodas motrizes tivessem velocidades diferentes em curva, apesar de receberem a mesma potência do motor.

<sup>110</sup> “L'excellent ingénieur Jeantaud croyait à l'électricité. Depuis 1894, il livrait des automobiles à accumulateurs. Il avait même engagé en 1895 une de ses voitures dans la seconde course de l'histoire, Paris-Bordeaux-Paris. Quinze batteries étaient disposées sur le parcours, une tous les quarante km. Un accident d'essieu immobilisa la voiture vingt-quatre heures à Orléans. Courageusement le pilote continua et il atteignit Bordeaux à une moyenne de 16 km/h, arrêt de panne déduit.” J.A. Grégoire, *50 Ans d'Automobile* (Paris: Flammarion, 1974), 77.

<sup>111</sup> Outros autores americanos têm exactamente a mesma perspectiva que Basalla: “By the turn of the century the outcome remained quite uncertain. Of the 2,370 automobiles in New York, Boston and Chicago combined, 1,170 were steam, 800 were electric, and only 400 were gasoline. Ultimately there would be more than 100 different makes of electric cars and more than 125 different steamers manufactured in the United States alone.” Rinschler e Asmus, “Powerplant Perspectives”, 17.

<sup>112</sup> Basalla, *A Evolução da Tecnologia*, 209.

<sup>113</sup> Bird, *Antique Automobiles*, 29.

<sup>114</sup> “The first two decades of automotive engineering produced dramatic improvement in combustion, ignition and volumetric efficiency with specific output rising from approximately 1,5 kW/l in 1896 to an average of approximately 7,5 kW/l in 1914.” Rinschler e Asmus, “Powerplant Perspectives”, 3.

<sup>115</sup> Bird, *Antique Automobiles*, 19.

Na direcção, depararam-se dois problemas imediatos: um para resolver os problemas da estabilidade em recta; outro para resolver a estabilidade em curva. Em relação ao primeiro, os técnicos rapidamente definiriam e estudaram um parâmetro, denominado *caster*, o qual era directamente responsável pela estabilidade em recta.<sup>116</sup> Para o segundo problema já havia um princípio teórico, deduzido por Ackermann, que estabelecia que as rodas directrizes numa curva deviam definir círculos concêntricos.<sup>117</sup> Nos sistemas de direcção também se registou nestes tempos pioneiros uma outra evolução: a substituição da cana de leme pelo moderno volante. Nos finais do século XIX, a generalidade das viaturas propostas nos catálogos das marcas tinham já todos estes sistemas convenientemente desenvolvidos e estudados.

Finalmente, a indústria dos pneus, que tinha sido estimulada inicialmente pelas bicicletas, deu também o seu forte contributo para a evolução tecnológica dos novos veículos. Os primeiros automóveis tinham, na maior parte dos casos, rodas de madeira, algumas cintadas a metal. Depois, sobretudo naqueles que adoptaram os princípios de construção das bicicletas, as rodas – sobretudo as de raios – ganharam pneus em borracha maciça, o que melhorou o conforto. Quando os primeiros pneus com câmara-de-ar foram adaptados aos automóveis, o comportamento dinâmico alterou-se substancialmente. Ganhava o conforto mas o desenho do rasto e a construção do próprio pneu instabilizava a marcha do veículo. Além disso a fiabilidade das câmaras era má, o que provocava inúmeros furos.<sup>118</sup> Esse problema só ficaria melhor resolvido na segunda década do século XX.

### 2.4.3. Do artesanato à indústria

Com o advento da entrada de novos construtores no mercado, e com a procura num crescendo imparável, a produção da indústria automóvel aumentou substancialmente ao longo dos últimos anos do século XIX. Mas esse incremento na produção pouco se deveu ao desenvolvimento de processos uniformizados em série, ao “taylorismo” que foi utilizado com amplo sucesso, primeiro nos Estados Unidos e depois nalgumas fábricas da Europa já na segunda década do século XX.

É importante referir que houve uma expansão notável de produção de máquinas-ferramentas auxiliares que permitiram aos operários executar determinados componentes com maior precisão e rapidez. Mas o aumento da produção passou essencialmente por aumentar a área útil destinada à Fábrica, com o objectivo directo de contratar mais operários.

Alguns números avançados por Loubet mostram essa correlação de uma forma relativamente clara: em 1898, ano do arranque de produção da *Renault*, seis operários realizaram seis veículos; em 1900, 110 operários produziram 179 unidades e em 1902, cerca de 500 colaboradores efectuaram um total de 509 chassis rolantes. A tabela de produção dessa marca até 1906 permite-nos tirar algumas conclusões:

Tabela 2.2  
Evolução da Produção e do Número de Operários na Renault

Ano	Operários	Produção	Rácio Aut./Operário
1900	110	179	1.627
1902	500	509	1.018
1903	600	778	1.297
1904	700	948	1.354
1905	800	1179	1.474

Fonte: Jean-Louis Loubet, *Renault – Cent ans d'histoire* (Paris: ETAI, 1998), 28.

Dados provenientes de outras fontes confirmam estes números.<sup>119</sup> No que diz respeito à *Renault*, o rácio de 1900 em que um operário produziu em média 1.6 automóveis constituiu a

<sup>116</sup> Heinz Heisler, *Advanced Vehicle Technology* (London: Edward Arnold, 1989), 312-13.

<sup>117</sup> *Idem*, 304.

<sup>118</sup> Dürrenmatt, *Les frères Serpollet*, 195. A primeira demonstração pública dos pneus ocorreu na prova Paris-Bordeaux-Paris, onde os irmãos Michelin inscreveram um Peugeot equipado com eles. Apesar dos reforços considerados apropriados, o automóvel teve 50 furos em toda a prova, ou seja, em média, uma paragem para remendar pneus todos os 24 km! Este Peugeot equipado com pneus foi denominado de “L'Éclair”, não porque fosse rápido mas porque, literalmente, o automóvel andava em ziguezague como um verdadeiro raio!

<sup>119</sup> “Among even the larger French producers, at De Dion-Bouton in 1901 some 1,300 workers produced an estimated 1,200 cars; at Renault in 1902 some 500 workers produced 509 cars and as late as 1913, 3,900 workers produced 4,704 cars. British labour



melhor performance do construtor neste período de análise tendo baixado depois para valores que em meados da primeira década do novo século oscilavam entre 1,3 e 1,5. Evidentemente que a produção dependia de inúmeros factores: inicialmente a *Renault* não produzia os seus próprios motores adquirindo-os na *De Dion Bouton*, o que facilitava o processo de fabrico. E também o facto de se produzirem um ou mais modelos diferentes afectava a produtividade final da marca. Mas o carácter quase artesanal das fábricas do século XIX, amplamente ilustrado nas fotografias que são conhecidas, mostra que a indústria automóvel europeia foi, nos seus primeiros tempos um factor estruturante de emprego, com um carácter verdadeiramente exponencial – directamente proporcional à produção – embora ineficiente quando comparada com os modernos métodos de produção de que se tornou um verdadeiro paradigma a *Ford*, nos Estados Unidos, como destaca Patrick Lesueur.<sup>120</sup> Admitindo, por simplificação que essa produção mensal se manteria durante um ano civil, chega-se à conclusão que cada operário produzia 296,7 automóveis, anualmente.

Em 1920, no primeiro ano completo da *Citroën*, que foi uma das marcas pioneiras nos novos métodos de fabrico, a marca obteve um rácio de 2,449 automóveis por operário enquanto a *Renault* mantinha, ainda nesse ano, um valor inferior à unidade: 0,926.<sup>121</sup> Este parâmetro, juntamente com o preço unitário dos veículos mostra que a indústria automóvel europeia, embora tenha evoluído em volume, não soube evoluir nem em métodos, nem em engenharia de produção mantendo um carácter de mão-de-obra intensiva que a estrangulou ainda durante muitos anos.

## 2.5 As Evoluções Regionais

Vimos já que a grande maioria das inovações tecnológicas que permitiram à indústria automóvel europeia nascer, crescer e consolidar-se, tiveram lugar num período relativamente curto de tempo. Nesse intervalo apareceram, em domínios diversos, os rolamentos, as correntes, os pneus, o aço barato e de boa qualidade, os derivados do petróleo que permitiram obter carburantes a preços muito competitivos – e que favoreceram nitidamente os motores a explosão – ou a soldadura a arco eléctrico, tudo sucedendo a um ritmo até então nunca visto.

Os técnicos dos primeiros automóveis passaram a ter assim um manancial de instrumentos e tecnologias que lhes permitiam obter melhores resultados com investimentos mais baixos. De alguma forma, tecnicamente falando, todos esses recursos estavam ao dispor dos inventores, técnicos e empresários dos países civilizados europeus, em geral. Contudo, o automóvel nasce de forma desigual na Europa. Os alemães são claramente os primeiros, com *Daimler* e *Benz*, mas é em França que esses novos veículos vão conseguir encontrar um ambiente favorável ao seu desenvolvimento. No Reino Unido, teoricamente uma região europeia que estaria preparada para acolher o novo veículo com entusiasmo, verifica-se um tempo de resposta aparentemente injustificável:<sup>122</sup>

The internal-combustion engine was first perfected in Germany and France, and it is unequivocal that Continental automobile manufacturers were at least a decade ahead of their British and American counterparts in the technological development of the gasoline automobile

A verdade é que algumas variáveis de diversos tipos acabaram por distorcer o aparente equilíbrio civilizacional e económico que se registava em alguns dos países europeus no final do século XIX, o que acabou por determinar as diferentes velocidades com que eles aderiram e desenvolveram a nova indústria.

### 2.5.1. A iniciativa empresarial

Tal como vimos atrás, Fridenson<sup>123</sup> já havia estabelecido uma diferença fundamental entre os pioneiros franceses e alemães. Mas a verdade é que os industriais que se estabeleceram depois nos outros países – Reino Unido, Itália, Bélgica e o Império Austro-Húngaro, por exemplo – mantiveram sempre algumas desigualdades nesse domínio. A França dos finais de

---

productivity was even lower. At Austin in 1907 it took 400 workers to produce only 147 cars, and in 1913 some 2,300 workers produced only 1,500 cars.” Flink, *The Automobile Age*, 19.

<sup>120</sup> “A La fin de 1913, le nouveau principe de la ligne d’assemblage (...) est presque une habitude maison. (...) Au mois d’août 1913, 250 ouvriers travaillant neuf heures quotidiennement, durant vingt-six jours produisent 6.182 chassis”. Patrick Lesueur, *La Ford T&A de mon père* (Paris : ETAI, 2002), 15.

<sup>121</sup> Jean-Louis Loubet, *Renault – Cent ans d’histoire* (Paris: ETAI, 1998), 47.

<sup>122</sup> Flink, *The Automobile Age*, 11.

<sup>123</sup> Fridenson, *Le rôle de l’industrie automobile*, 11.



oitocentos tinha mais e melhores empreendedores. Uma exaustiva análise ao registo das oficinas produtoras de automóveis criadas no final do século XIX, pode-nos ajudar a confirmar esse facto.<sup>124</sup>

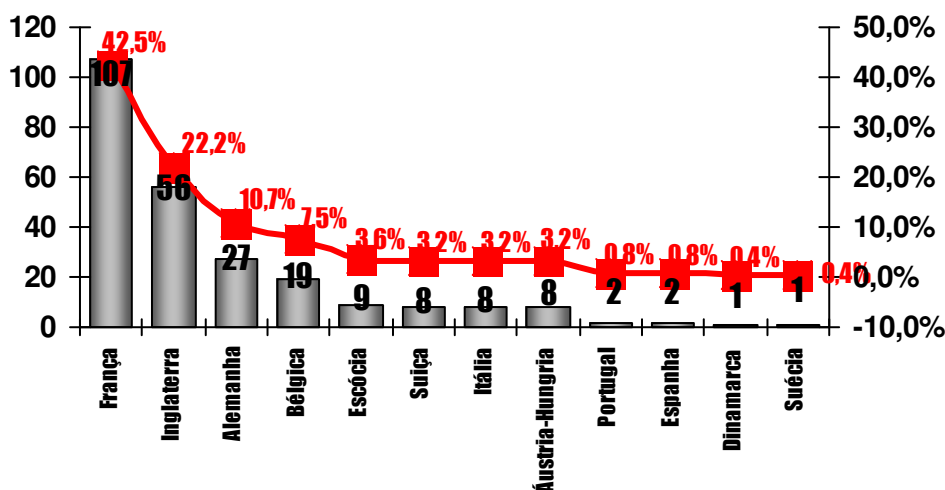


Gráfico 2.1 – Número de marcas de automóveis, com qualquer tipo de motorização, criadas no século XIX na Europa, distribuídas por países de origem  
Fonte: G.N.Georgano, *Autos – Encyclopédie Complète* (Paris: Editions de La Courtille, 1977).

Essa análise passa pela identificação de todas as marcas registadas no século XIX, tenham elas conhecido produção ou não – uma vez que aqui o importante é a decisão de ter avançado com estudos e investimentos independentemente dos resultados da produção. É uma forma simples de medir aquilo que poderíamos definir como um “índice de iniciativa”, sem nos preocuparmos com o sucesso dessa mesma iniciativa. Das 252 marcas registadas, provenientes de onze países europeus – onde se contabilizam as experiências nacionais da Empresa Industrial Portuguesa e da Humber Portuguesa – mais de 40% nasceram em França, o que é bem revelador da forma como esse país encarou esta oportunidade industrial e comercial.<sup>125</sup> Em Espanha, a iniciativa nesta área concentrou-se em Barcelona, como bem notou Catalan:<sup>126</sup>

En la península ibérica, el pionero fue Francesc Bonet, quien patentó el primer triciclo movido por un motor de explosion en el año de 1889 y lo paséo por el Passeig de Gràcia. El ex-capitón de artilleria y ex-gerente de la Sociedad Eléctrica de Lérida, Emili de la Cuadra fundó la primeira fábrica dedicada a construir automóviles en la Barcelona de 1898, contando con los proyectos de motores del ingeniero suizo Markus Birkigt.

Se fizermos a avaliação pelo ano de arranque de actividade, observa-se que os alemães tomaram a iniciativa com um avanço interessante – se excluirmos desta análise as marcas francesas que começaram a lançar veículos a vapor (*Buffaud, De Dion Bouton, Amedée Bollée e Serpollet*) – mas tal facto não lhes deu qualquer crédito adicional. Na verdade, depois de *Benz* e *Daimler* que apresentaram as suas propostas em 1886, apenas em 1893 surgiu a terceira marca alemã, a *Lutzmann*, de Dessau. Em França – omitindo, como vimos atrás, as interessantes experiências do vapor – as marcas arrancaram mais tarde, entre 88 e 89, e todas elas com tecnologia alemã (*Roger, Panhard et Peugeot*). Tal como na Alemanha, depois destes pioneiros, também só em 93 surgiu a segunda vaga, mas numa forma muito mais intensa do que no outro lado do Reno.

<sup>124</sup> G.N.Georgano, *Autos – Encyclopédie Complète* (Paris: Editions de La Courtille, 1977). Este livro possui registos de cerca de 4.000 marcas de todo o mundo (não tem, infelizmente, qualquer entrada dedicada a marcas portuguesas). Desse “portfolio” seleccionamos todas as marcas europeias cujo início de actividade, mesmo que não se tenha ultrapassado a fase de protótipo, tenha ocorrido antes de 1900.

<sup>125</sup> Para as marcas espanholas aqui consideradas (Bonnet e La Cuadra) ver também Pablo Gimeno Valledor, *El Automóvil en España – Su historia y sus marcas* (Madrid: Editorial RACE, 1993).

<sup>126</sup> Jordi Catalan, “La creación de la ventaja comparativa en la industria automovilística española, 1898-1996”, *Revista de Historia Industrial*, 18, (2000): 117.

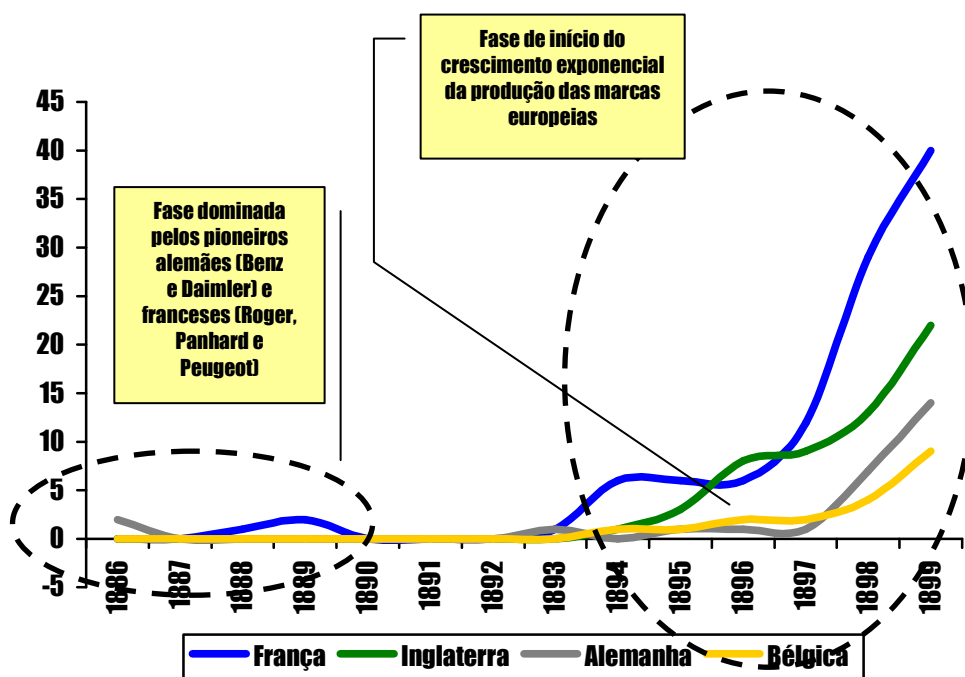


Gráfico 2.2 – Evolução do número de marcas registadas nos quatro mais importantes países europeus, no contexto da indústria automóvel. Depois da aposta dos pioneiros, os empresários esperaram para ver e foi só a partir da década de 1890 que se começou a observar o «boom» de marcas e de produção.

Fonte: Fonte: G.N.Georgano, *Autos – Encyclopédie Complète* (Paris: Editions de La Courtille, 1977).

No gráfico que aqui se analisa é possível ver a evolução do número de marcas por anos nos quatro principais países construtores, sendo possível distinguir duas fases:<sup>127</sup>

- i) Uma primeira, que se desenrola entre 86 e 93 sensivelmente, na qual estão apenas presentes os pioneiros alemães (*Daimler* e *Benz*) e, mais tarde, os pioneiros franceses (*Roger*, com tecnologia *Benz*; *Panhard* e *Peugeot*, ambos com tecnologia *Daimler*);
- ii) Uma segunda, a partir de 94 até ao final do século, em que se dá o crescimento geométrico do número de marcas que tentam a sua sorte nos diferentes mercados.

O aparecimento das diversas marcas ao longo dos últimos anos do século XIX mostra que em França, este assunto foi encarado com entusiasmo, porque havia perspectivas favoráveis de negócio. Algumas tiveram possibilidade de aceder ao crédito financeiro de modo a aumentar a sua capacidade instalada, quer na forma de empréstimos obrigacionistas – o que mostra que a Banca francesa também terá acreditado neste sector de negócio, o que não terá sido o caso noutros países – quer como aumentos de capital social.

### 2.5.2. A maturidade potencial dos mercados

A receptividade dos novos produtos nos vários mercados europeus teve diferentes desempenhos, de acordo com os diferentes ambientes que condicionavam esses países. Mas a receptividade pode ser claramente aferida pela capacidade de produção e escoamento dos diferentes construtores neste período.

A construção de uma rede de distribuição, quer nos países de origem, quer nos mercados de exportação implicou um novo método de racionalização da produção, pois os elementos da organização comercial a jusante da fábrica eram “obrigados” a comprometer-se com um volume de vendas de veículos para esse ano civil. A sensibilidade destes novos “analistas de mercado” implicou uma planificação mais exigente da produção e uma relação mais estreita com os fornecedores de componentes mas também garantiu uma melhor gestão de “stocks” e de mão-de-obra. Os volumes das marcas pioneiras (*Benz*, *Daimler*, *Panhard et Levassor* e *Peugeot*) dão-nos bem a ideia da capacidade de recepção dos mercados aos novos

<sup>127</sup> Historicamente há uma fase anterior, formada pelas marcas pioneiras do vapor: *Amedée Bollée*, *Buffaud* e *De Dion Bouton*. Contudo, como não tiveram consequências na definição conceptual do automóvel nem da sua indústria, omitimos essa fase neste estudo.

automóveis. E o indicador da produção permite-nos obter um índice de confiança perfeitamente satisfatório que acaba por funcionar como barómetro único dessa aceitação e, conseqüentemente, do sucesso desse novo produto. Os números de produção anual obtidos pelas marcas francesas até ao limite destes anos podem ser observados na seguinte Tabela, que foi obtida através de fontes diversas:

Tabela 2.3  
Evolução da Produção das marcas pioneiras francesas e alemãs.

Anos	Benz	Daimler	Panhard	Peugeot
1890			1	4
1891			6	4
1892			15	29
1893	69 (1)		36	24
1894	67		41	40
1895	135	15 (2)	76	72
1896	181	24	107	90
1897	171	26	237	54
1898	202	57	336	156
1899	572	108	467	323
1900	603	96	639	500
TOTAL	2000	326	1961	1296

Fontes: Para a Benz (até 1893, só há dados acumulados) Hartmut Lehbrink, *Mercedes – Volume 1* (Köln: Könemann, 1997), 11. Para a Daimler (até 1895 só há dados acumulados), *Idem*, 17. Para a Panhard, Benoit Pérot, *Panhard – La Doyenne d'avant garde* (Paris: EPA, 1979), 15. Para a Peugeot, Pierre Dumont, *Peugeot d'hier et d'avant-hier* (Paris: Edifree, 1983), 26

Antes de entrarmos na análise a que nos propomos convém explicar duas situações que se podem observar nesta tabela de produção e que têm a ver exclusivamente com fenómenos endógenos às próprias marcas.

No caso da *Peugeot* verifica-se em 1897 uma assinalável quebra de produção. Na verdade, o aparente sucesso do novo negócio não convenceu os restantes elementos da família que sempre olharam para esta aventura de Armand Peugeot com algum desdém, considerando que se tratava de um capricho que eliminava capacidade produtiva a qual poderia ser canalizada para outras actividades mais lucrativas. Mas Armand estava perfeitamente convencido do potencial desta nova indústria e em 1897 não hesitou em separar-se da família, constituindo uma nova empresa denominada *Société Anonyme des Automobiles Peugeot*, transferindo toda a capacidade instalada que estava em Valentigney, para uma nova fábrica, situada em Audincourt, muito próximo das restantes unidades industriais do grupo.

No caso da *Daimler*, o problema foi ainda mais complicado pois o próprio Gottlieb Daimler e o seu inseparável técnico Maybach incompatibilizaram-se com os restantes sócios, abandonando a empresa até 1895, altura em que sanaram as divergências e regressaram aos seus lugares anteriores.<sup>128</sup> Contudo, nestes primeiros anos demonstrou-se que a equipa de *Daimler* era francamente melhor a desenvolver motores do que a construir automóveis, como ressalva Wise:<sup>129</sup>

It was not until the mid-1880's that the first successful petrol cars appeared, developed independently by two German engineers, Gottlieb Daimler and Karl Benz. Of the two vehicles, that of Benz was incontestably superior, for it was designed as an entity, using the new technology of the cycle industry, while Daimler's carriage was no more than an adapted horse vehicle.

Para reforçar a validade deste números, sobretudo no que diz respeito às suas ordens de grandeza dever-se-á referir também os números apontados por Fridenson que apontam para um parque automóvel francês de 300 unidades em 1895 e de 2897 em 1900.<sup>130</sup> As produções acumuladas conjuntas da *Panhard et Levassor* e da *Peugeot*, até 1895 e até 1900, ascendem a 348 e 3257 veículos respectivamente, valores superiores aos apontados por aquele

<sup>128</sup> Hartmut Lehbrink, *Mercedes- Volume 1* (Köln: Könemann, 1997), 17.

<sup>129</sup> Wise, *The Illustrated Encyclopedia*, 12.

<sup>130</sup> Fridenson, *Histoire des Usines Renault*, 19.

historiador, o que se pode explicar com um balanço entre exportações e importações favorável às primeiras – o que é, aliás, altamente provável.

O facto que nos interessa demonstrar com estes valores é o de que os números de produção/vendas destas quatro marcas podem-nos dar uma ideia muito aproximada da evolução do mercado europeu, pelo menos nos primeiros anos, permitindo-nos assim retirar algumas conclusões quer sobre a aceitação dos produtos, quer sobre o aumento da dimensão do público-alvo. O tratamento gráfico – a partir de 1895 – dos números obtidos na tabela anterior permite-nos, assim, obter resultados interessantes:

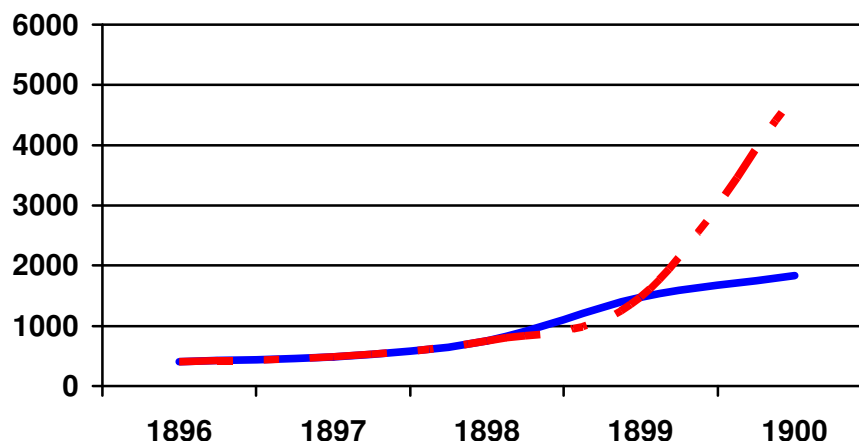


Gráfico 2.3 – A evolução da produção anual das principais marcas francesas e alemãs

Fontes: Hartmut Lehbrink, *Mercedes – Volume 1* (Köln: Könnemann, 1997), 11,17; Benoit Pérot, *Panhard – La Doyenne d'avant garde* (Paris: EPA, 1979), 15 e Pierre Dumont, *Peugeot d'hier et d'avant-hier* (Paris: Edifree, 1983), 26.

De facto, a progressão da curva azul, apenas constituída pelos construtores pioneiros, tem um comportamento de crescimento geométrico até 1899. Contudo, a partir de 1900 a curva inflecte o que poderia representar uma certa saturação do mercado mas a verdade é que na entrada do século XX começam a surgir muitos mais construtores com volume, invalidando a análise exclusivamente focada nas marcas pioneiras. Com efeito, no final do século XIX começam a despontar outras marcas que vão ganhar volume rapidamente, como a *Darracq*, a *Decauville*, a *Renault*, a *Delahaye* e, sobretudo a *De Dion Bouton*. A título de exemplo, em 1900 a *Darracq* – ainda no início da sua trajectória fulgurante – construiria 60 automóveis,<sup>131</sup> a *Renault* produziu 179 veículos,<sup>132</sup> a *Delahaye* terá montado cerca de 250 unidades<sup>133</sup> e a *De Dion Bouton* qualquer coisa como 1200 automóveis<sup>134</sup> do seu popular modelo monocilíndrico, faltando assim ao volume dos “pioneiros”, por defeito, seguramente cerca de 2000 unidades ao valor total, contabilizando outras marcas de algum sucesso.<sup>135</sup> Flink situa a produção da França em 1900 num volume de 4,800 veículos, o que significa que as outras marcas asseguravam a seu cargo outras 1000 unidades:<sup>136</sup>

French automobile production consequently jumped from an estimated 320 cars in 1896 to some 4,800 in 1900 and to 16,900 in 1904, the year that United States production first surpassed French. Between 1902 and 1907 France produced more cars than all other European countries combined. France remained the largest automobile producer in Europe until 1924, after which Great Britain vied for leadership.

O carácter de progressão geométrica, obtido com a nova curva a traço interrompido a vermelho, mostra adesão à análise feita, verificando-se assim que os principais mercados não pararam de crescer, de forma sustentada, até ao início do século – o que sucedeu igualmente

<sup>131</sup> Nick Baldwin, *The World Guide to Automobile Manufacturers* (London: McDonalds & Co Publishers, 1987), 128.

<sup>132</sup> Jean-Louis Loubet, *Renault – Cent ans d'histoire* (Paris: ETAL, 1998), 21.

<sup>133</sup> Georganò, *Autos – Encyclopédie Complete*, 217.

<sup>134</sup> Pierre Boyer, *De Dion Bouton – De l'automobile à l'aeronautique* (Paris: Retroviseur, 1995), 50.

<sup>135</sup> A Decauville, que vinha granjeando notório sucesso no mercado local e também na exportação, teve um incêndio na sua fábrica, que comprometeu as produções de 1899 e 1900.

<sup>136</sup> Flink, *The Automobile Age*, 19.

em Portugal, mas só na década seguinte.<sup>137</sup> Não havendo dados objectivos sobre os diferentes mercados do Velho Continente, é difícil tirar mais conclusões do que estas: por um lado o mercado europeu, de uma forma global, incorporou crescimentos geométricos no volume de automóveis entregues a clientes finais; por outro, tendo em conta o crescimento em volume das marcas francesas e a aposta predominante dos construtores nos mercados indígenas, a França era até ao século XIX o maior produtor mundial e o maior mercado mundial.

### 2.5.3. Breve análise dos países construtores

Como vimos atrás, foi igualmente a França que tinha já uma indústria de bicicletas particularmente forte, que começou a organizar provas desportivas, onde as suas marcas iam demonstrando o seu *portfolio* de argumentos tecnológicos. Por outro lado, a sua rede de estradas era vasta e tinha qualidade suficiente para poder receber os automóveis pioneiros com as suas suspensões hipomóveis. Esta situação só se inverteria em meados da primeira década do século XX, como ressalva Fridenson:<sup>138</sup>

En 1904-1905 la France est détrônée, et l'automobile atteint sa vitesse de croisière. Les Etats-Unis deviennent le premier pays producteur du monde et esquissent avec Oldsmobile une orientation de masse. Le parc automobile de Grande-Bretagne (à défaut de sa production) dépasse celui de France.

O atraso do Reino Unido no contexto da indústria automóvel europeia é notório – embora a sua capacidade empresarial se tenha revelado bem cedo. Como justificar este atraso da grande potência industrial do século XIX face aos seus congéneres europeus? Também aqui não há consensos generalizados, embora as variáveis apontadas pelos historiadores sejam as mesmas ainda que com ponderações de importância diferentes. Fridenson<sup>139</sup> tem uma opinião diferente da generalidade dos historiadores do automóvel, valorizando a fraude financeira que foi esboçada sobre os construtores britânicos:

La Grande-Bretagne a elle aussi connu un lent démarrage de sa production automobile. La responsabilité en incombe surtout à une poignée de financiers sans scrupules que ont accaparé les capitaux disponibles et les brevets à bâtir des firmes efficaces. Les autres données qu'on invoque habituellement – la législation imposant jusqu'en 1896 une limitation de vitesse draconienne, le prestige de la machine à vapeur dans son pays natal – ont eu en réalité une importance moindre.

Uma ideia diametralmente oposta é aquela que defende, por exemplo, Bird:<sup>140</sup>

If the American industry lagged surprisingly behind France, English backwardness was positively disgraceful when one considers that the supremacy of Britain in the last century was based upon the native inventiveness and industrial enterprise. There was little point in devoting time and money to developing motor cars in Great Britain when motoring was, in effect, illegal. Since the Acts of 1861 and 1865 (slightly modified by another of 1878) the only commercial outlet for native inventiveness had been in the field of the heavy steam traction engine which could operate profitably within the limitations of the 4 mph speed restriction.

Em 1896 entraria em vigor a *Locomotives on Highways Act* que libertaria, enfim, os automóveis do homem de bandeira vermelha que se deveria deslocar à sua frente como aviso aos outros transeuntes da estrada. Para comemorar esta nova lei, um grupo de entusiastas britânicos do automobilismo lançou a ideia da *Emancipation Run*, disputada entre Londres e Brighton.<sup>141</sup> Mas Bird aborda também a fraude que foi tentada por alguns dos principais financeiros da época (Lawson, Rucker e Hooley) apropriando-se ilegalmente de todas as patentes registadas em todo o mundo, de modo a controlarem, mafiosamente, a indústria automóvel britânica desde o seu início, exigindo *royalties* a todos os construtores através da sua empresa, a *British Motor Syndicate*.<sup>142</sup>

<sup>137</sup> José Barros Rodrigues, *O I Salão do Porto – 1914* (Lisboa: CEIG, 1988), 12. Em Portugal, o fenómeno de progressão crescente do mercado também se registou, embora com números de outra ordem de grandeza, como iremos ver mais à frente.

<sup>138</sup> Fridenson, *Le rôle de l'industrie automobile*, 12.

<sup>139</sup> *Idem*, 11-12.

<sup>140</sup> Bird, *Antique Automobiles*, 59.

<sup>141</sup> *Idem*, 60.

<sup>142</sup> *Idem*, 60-61.

O atraso da Alemanha, depois do avanço conseguido logo no princípio da década de 80, também parece difícil de explicar. Os alemães tinham todas as condições tecnológicas para serem os líderes no âmbito da indústria automóvel europeia. Mas a verdade é que o avanço tecnológico não tinha equivalência noutros sectores igualmente determinantes para o seu desenvolvimento. Recuperando Fridenson:<sup>143</sup>

Cela tient à la personnalité du public allemand: il admire la prouesse technique, mais n'achète pas le produit, d'autant que les municipalités allemandes imposent toutes sortes de restrictions à son usage. (...) Plusieurs obstacles l'ont gênée : le mauvais état des roues, l'absence de soutien des banques, il est vrai liées aux chemins de fer, une industrie mécanique moins aventureuse qu'en France.

Os outros registos merecem breves comentários, sendo de realçar a posição da Bélgica, que é interessante, ocupando a quarta posição no *ranking* por número de marcas, à frente do império Austro-Húngaro, da Suíça ou mesmo da própria Holanda. Não será despendiosa nesta classificação o facto daquele país ter estado na linha da frente da revolução industrial na Europa continental, como vimos atrás. Das 19 marcas aqui referenciadas, nada menos de doze começaram a sua actividade utilizando motores licenciados e outras duas (*FN* e *Pieper*) tinham já enorme experiência na concepção e execução de peças de precisão uma vez que o seu *core business* consistia na produção de armas. Em Itália, que se revelaria um dos países mais emocionais no contexto da indústria automóvel anos mais tarde, a dimensão do mercado para além dos estreitos limites industriais e humanos, foram as principais razões que condicionaram o seu arranque no contexto dos países construtores, como destaca Enrica Aceti:<sup>144</sup>

Nel nostro Paese l'automobile tarda ad affermarsi non tanto per mancanza di interesse quanto per mancanza delle strutture necessarie ad avviare una vera produzione industriale.

Um último destaque para a presença de registos portugueses. Não constam de qualquer enciclopédia internacional mas a entrega de patentes de indústria de duas empresas e a realização de pelos menos dois protótipos, realizados pela Empresa Industrial Portuguesa, entre 1899 e 1901, sob a supervisão do técnico francês Albert Beauvalet – mais tarde, importador oficial da Peugeot para o nosso país – a par dos seis veículos construídos nas instalações da Parry & Son, são factos amplamente documentados demonstrando-se assim que houve iniciativa, embora não materializada em produção regular.

---

<sup>143</sup> Fridenson, *Le rôle de l'industrie automobile*, 11.

<sup>144</sup> Enrica Aceti, *Antenate e Veterane* (Milano: Editoriale Domus, 1978), 64.

*Thomas A. Edison, in an 1895 interview,  
was asked to comment on the future  
of automotive propulsion.*

*His reponse:  
As it looks at present, it would seem more likely  
that they will run by a gasoline or naphta motor of some kind.*

Gordon L. Rinschler e Tom Asmus,  
“Powerplant Perspectives” in *The Automobile – A Century of Progress*, 23

### 3. O primeiro automóvel importado com motor a explosão

Em 1895, o automóvel era uma experiência tecnológica muito recente em toda a Europa e nos Estados Unidos. Mas os portugueses já estavam conscientes da ideia de modernidade – e sobretudo das suas vantagens práticas e lúdicas – que o final do século XIX lhes trouxe. A introdução do “americano”, com a conseqüente definição de uma rede de transportes públicos urbanos, a inauguração da luz eléctrica, em Lisboa e noutras cidades portuguesas, substituindo a vetusta iluminação a gás, e o aparecimento dos primeiros aparelhos de telefone motivaram parte de uma clientela especial, formada por alguma aristocracia e pela burguesia endinheirada, à empatia pelas coisas novas, pela tecnologia e pelo progresso – pelo menos à ideia dele. Quando Jorge de Avilez importou para Portugal o primeiro automóvel com motor a explosão, um *Panhard et Levassor* o facto não constituiu motivo de reflexão ou de ponderação histórica. A consciência das vantagens – e desvantagens – do trânsito automóvel chegaria alguns anos depois, numa altura em que, embora incipiente, existia já um pequeno “universo” que gravitava em torno dessas novas “carruagens sem cavalos”, desde os importadores e retalhistas – que normalmente se confundiam – até à opinião pública formada pelos jornalistas e aficionados da causa automóvel, passando pelo elemento essencial de todo este mundo: o cliente. D. Jorge, subconscientemente ou mesmo conscientemente – porque é provável que o resultado da corrida Paris-Bordéus-Paris o tenha influenciado de alguma forma – fez história ao tornar-se cliente da casa *Panhard et Levassor*, marca pioneira no panorama da indústria automobilística francesa – e, necessariamente, mundial. O próprio Conde deverá ter ignorado ou menorizado o facto de alguns meses antes se ter importado para o nosso país o primeiro veículo com motor a explosão, uma bicicleta com motor, que foi despachada na Alfândega de Lisboa em 29 de Julho de 1895.<sup>145</sup> Mas as bicicletas exigiam esforço, equilíbrio, em suma, uma boa preparação física que o titular, nesta época, já não ostentava devido à tuberculose que o iria vitimar pouco tempo mais tarde. Ele sabia que era o primeiro, no nosso país, a ousar semelhante atitude mas quem haveria de saber, mais de cem anos depois, que o automóvel ganharia a importância social, económica e mediática que hoje desfruta?

Quem era, afinal, D. Jorge de Avilez? O 4º conde de Avilez – título atribuído D. Carlos, por decreto de 29 de Outubro de 1891 – era um rico proprietário alentejano, com património distribuído por diferentes zonas do Alentejo: Portalegre, Beja, Ferreira, Santiago do Cacém, Messejana, Ourique, Mértola, Almodovar e Castro Verde e era casado com D. Maria Amália do Cabo Arce Tomás, denominada como Morgada da Apariça, figura conhecida da pequena nobreza local, a qual viria a falecer em 1898.<sup>146</sup>

---

<sup>145</sup> *O Velocipedista* (Porto), 1 de Agosto, 1895, 1.

<sup>146</sup> Afonso Zúquete, *Nobreza de Portugal – Volume II* (Lisboa: Editorial Enciclopédia, 1960), 354.



João Madeira ressalva<sup>147</sup> algumas das mais importantes facetas públicas do fidalgo. Assim, para além de par do reino, D. Jorge teve uma intensa actividade política, tendo sido presidente da Câmara Municipal de Santiago entre 1899 e 1901. Já antes, em 1898, tinha sido nomeado como representante do município para as comemorações oficiais do V Centenário da descoberta do caminho marítimo para a Índia. Na sua actividade em prol do associativismo é um dos fundadores, em 1900, do Sindicato Agrícola dos Lavradores ao Sul do Sado, entidade que há-de servir de embrião, alguns anos mais tarde, ao nascimento da Caixa de Crédito Agrícola Mútuo.

D. Jorge de Avilez interessou-se pelos desportos mecânicos bem cedo e as bicicletas tornaram-se uma paixão. Efectuava grandes viagens de bicicleta, requisitando para o efeito os fundamentais préstimos de alguns dos seus criados que corriam à sua frente com paus para afugentar os cães.<sup>148</sup> Numa das fotos obtidas por Alfredo Duro no seu trabalho dedicado ao primeiro automóvel importado para Portugal<sup>149</sup> D. Jorge surge ao lado de um amigo, Aníbal Augusto Rosa, reparando uma bicicleta.

É altamente provável que o carácter empreendedor de D. Jorge tivesse sido acochado pela presença de um francês, Jules Philippe, engenheiro de minas em comissão de serviço no Alentejo, cuja convivência com os novos automóveis em França deverá ter induzido a curiosidade num homem que gostava de usufruir das novidades mecânicas, uma conjectura com grande probabilidade uma vez que o seu nome aparece explicitamente na factura de fábrica, na condição de comissionista, com um valor de 4%.<sup>150</sup> Criada a curiosidade, restava o fascínio da escolha. A influência de Philippe também deverá ter-se exercido nesse domínio, privilegiando claramente a oferta francesa. Meses antes da compra, a *Panhard et Levassor* tinha dado um passo importante na sua consolidação como marca de automóveis ao vencer de forma categórica a importante prova «Paris-Bordéus-Paris», sobrepondo-se não só como marca mas contribuindo também para a implantação de uma tecnologia, os motores a combustão, sobre os outros concorrentes – vapor e electricidade. A leitura de jornais franceses, certamente acessíveis a D. Jorge, terá igualmente pesado na decisão final pelo que o conde foi a França no final do Verão de 1895 – ou manditou alguém em seu nome – e em Setembro formalizou a compra de um *Panhard et Levassor*.

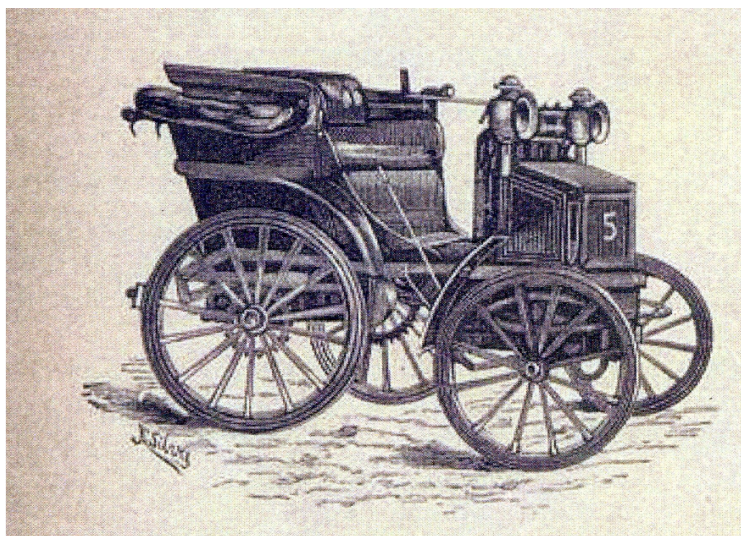


Figura 3.1 – Gravura de um dos *Panhard et Levassor* que participou na corrida «Paris-Bordeaux-Paris», similar à que o Conde de Avilez haveria de adquirir em Setembro de 1895  
Fonte: *O Ocidente* (Lisboa), 20 de Janeiro, 1897, 12.

A imprensa da época deu algum destaque ao *Panhard et Levassor* do Conde de Avilez, muito por "culpa" dos correspondentes que souberam dar ao acontecimento algum destaque. O

<sup>147</sup> João Madeira, "Um Conde de Locomóvel", comunicação apresentada ao colóquio *Um automóvel e um Conde em Santiago do Cacém na viragem do século*, Santiago do Cacém, 12 de Outubro, 1995. João Madeira é Membro da Associação Cultural de Santiago do Cacém, e um estudioso do conde de Avilez.

<sup>148</sup> José António Falcão, "Os Condes de Avilez e Santiago do Cacém", comunicação apresentada ao Colóquio *Um automóvel e um Conde em Santiago do Cacém na viragem do século*, Santiago do Cacém, Outubro, 1995.

<sup>149</sup> Duro, *História do Primeiro Automóvel*, 3.

<sup>150</sup> Fundação Abel e João de Lacerda, Museu do Caramulo.



*Diário de Notícias* deu-lhe a primeira página mas a generalidade dos diários lisboetas – *O Século*, *A Tarde*, *Diário Ilustrado*, *Correio da Noite*, *O Repórter* – atribuíram-lhe uma importância "local", relegando a notícia para as páginas interiores. *O Século* é o único periódico que se volta a referir ao Panhard, na sua passagem por Grândola, na edição seguinte e depois nunca mais se soube do "trem movido a vapor de petróleo", de acordo com as palavras da época.

Em 1953, Alfredo Duro fazia publicar no *Norte Desportivo*<sup>151</sup> um artigo onde dava conta da identificação do primeiro automóvel entrado no nosso país, um *Panhard et Levassor* adquirido em 1895 pelo IV Conde de Avilez, D. Jorge de Sousa Feio. Posteriormente, coligiu esse artigo, acrescentando-lhe notas que visavam rectificar algumas das imprecisões do texto inicial e outros elementos entretanto recolhidos, dando à estampa, em 1955, como vimos anteriormente, um livro intitulado *História do Primeiro Automóvel Entrado em Portugal*.<sup>152</sup> Este documento, embora francamente romanceado e sem o cuidado de fixar quaisquer referências ou fontes, constitui a primeira tentativa de estabelecer um conjunto de factos e datas no percurso do automóvel desde que chegou ao nosso país.<sup>153</sup>

Fez no passado dia 12 de Outubro, cinquenta e oito anos que foi despachado na Alfândega de Lisboa o primeiro automóvel ligeiro accionado por motor de explosão: um Panhard et Levassor, comprado em segunda mão, em Paris, pelo Sr. Conde de Avilez (Jorge). Desse carro sem cavalos tem-se ocupado a imprensa através dos tempos, em artigos e simples notas, por vezes destituídas de verdade técnica e histórica. (...) Foi esse automóvel despachado na Alfândega de Lisboa, após laboriosos trabalhos de classificação para fins pautais. Despachado o veículo foi este trazido encaixotado numa galera para as oficinas de carruagens de aluguer de Joaquim Martins Areias, na rua dos Sapateiros, 151 a 153. Aberto o caixote e preparado o Panhard et Levassor a fim de seguir viagem para Santiago do Cacém, onde residia o sr. Conde de Avilez (Jorge), no respectivo depósito de combustível, como ordenava o fabricante num prospecto que acompanhava o carro, foram vazados uns tantos litros de petróleo. Porém, por muitas voltas que fossem dadas à manivela, o motor não dava sinais de vida... não roncava! Porém, substituindo o combustível, ninguém quis dar à manivela do motor com receio de uma explosão! (...) Resolveram chamar um moço de esquina (...) e após meia dúzia de voltas o motor do Panhard et Levassor começa a funcionar normalmente. Iniciou-se a viagem de Lisboa até Palmela, que decorreu sem incidentes, porém, na passagem daquela vila se não fossem os bons travões do carro e o sangue-frio do sr. Conde de Avilez (Jorge) para evitar de matar um burro, o auto ter-se-ia voltado e o condutor e passageiros não sabemos qual teria sido a sorte de todos eles! (Nota – Não foram os travões, como erradamente afirmamos, que evitaram um grande desastre mas sim o burro! Quando o Panhard descia a estrada a caminho da vila de Palmela, surgiu-lhe pela frente um burro carregado de canas que, em vez de fugir, enfrentou o automóvel e aguentou o choque. Claro, o burro morreu e o sr. Conde de Avilez (Jorge) pagou ao dono, à Família Folque de Palmela, o melhor de dezoito mil réis, quando um burro naqueles tempos custava apenas cinco mil réis! Portanto, foi este o primeiro acidente de viação produzido com um automóvel no nosso país). (...) A chegada do Panhard et Levassor a Santiago do Cacém constituiu um sensacional acontecimento como é de calcular. O sr. Conde de Avilez (Jorge) percorreu, com ele, todas as vilas e aldeias em redor, provocando grande pasmo e os comentários das populações e dos seus amigos. Esse célebre automóvel foi baptizado pelo povo com o nome de Gasolina. Nesse tempo não existiam mecânicos aptos para afinarem um automóvel; apenas se encontravam ferreiros e estes, quando muito, sabiam ferrar as bestas e substituir, embora mal, os veterinários na ausência destes, porque a técnica mecânica automobilística era alfabeto grego... De maneira que o Sr. Conde de Avilez (Jorge) era o «chauffeur» e o mecânico do seu Panhard, para o que tinha certa arte. Mas um dia, o Panhard teve uma panne difícil de resolver, que o imobilizou e, por isso, veio para Lisboa, entregue à Empresa Industrial Portuguesa a fim de ser devidamente reparado.

Estas são as informações mais relevantes que Alfredo Duro dedicou ao *Panhard et Levassor* enquanto esteve na posse do Conde. No texto, sem grandes preocupações de exactidão histórica, resultado do que lhe fora transmitido oralmente por alguns dos intervenientes em alguns dos episódios relatados – ou pelos seus familiares – constam factos que constituem ponto de partida para a investigação da trajectória histórica do *Panhard* no nosso país.<sup>154</sup> Os factos relevantes que são levantados por Duro são, assim, os seguintes:

<sup>151</sup> *Norte Desportivo* (Porto), 25 de Outubro, 1953, 4.

<sup>152</sup> Duro, *História do Primeiro Automóvel*.

<sup>153</sup> *Idem*, 1,7, 8.

<sup>154</sup> De acordo com Alfredo Duro, alguns destes factos foram transmitidos oralmente, por testemunhas vivas – ao tempo – destes primeiros acontecimentos, em particular pelo Sr. António Pedro Franco, funcionário do Conde de Avilez, o qual contava cerca de 80 anos quando prestou as suas declarações. Duro, *História do Primeiro Automóvel*, 36.

- i) O automóvel foi o primeiro importado para o nosso país com motor a explosão
- ii) O automóvel foi adquirido em Paris
- iii) Era uma viatura em segunda mão
- iv) Foi despachado no dia 12 de Outubro de 1895 na Alfândega de Lisboa
- v) A sua classificação para fins pautais foi laboriosa e difícil
- vi) Depois do desalfandegamento foi enviado para a oficina de Joaquim Areias, na Rua dos Sapateiros
- vii) Inicialmente o motor não pegava e só após a escolha acertada do combustível foi possível pôr o propulsor a funcionar normalmente
- viii) A viagem começou no dia 14 de Outubro de 1895
- ix) Em Palmela, o *Panhard* atropelou um burro que morreu no acidente
- x) D. Jorge de Avilez teve de indemnizar o dono do burro em 18 mil réis.
- xi) A chegada a Santiago constituiu um acontecimento sensacional
- xii) D. Jorge percorreu com o seu *Panhard* todas as vilas e aldeias em redor
- xiii) O povo alcunhou o veículo de «Gasolina»
- xiv) Contudo, uma avaria maior motivou que o *Panhard* se deslocasse a Lisboa, à Empresa Industrial Portuguesa, para ser reparado

Existem duas abordagens à primazia do *Panhard* (quesito i), escritas vários anos após a sua aquisição, publicadas na revista *O Volante*<sup>155</sup> e no jornal *Guiauto Ilustrado*<sup>156</sup> e em ambos os casos transcrevendo declarações de Albert Beauvalet. Essas declarações, contudo, servem também para elucidar outros factos pelo que as retomaremos um pouco mais à frente. Uma referência muito conhecida ao “Trem do Conde” surge num pequeno texto da autoria de Francisco de Lima que fez publicar na revista do Automóvel Clube um artigo com o título «O Automóvel em Portugal – A sua pré-história»:<sup>157</sup>

Foi, portanto, no ano da graça da 1893, nessas condições de estradas e de hospedarias, que o Conde de Avilez, D. Jorge, mandou vir o “carro a motor mecânico”, ainda com rodas de aros de ferro. O motor era um Gottlieb-Daimler de Canstad, construído pela casa Panhard & Levassor, motor de dois cilindros em V, com inclinação de 15 graus entre os dois. Força, 1 cav. 3/4! Velocidades de 5 a 20 quilómetros em plano, que o faziam arrastar-se penosamente na mais pequena rampa. Tentativas até hoje infrutíferas não nos permitiram conseguir uma fotografia da época, nem sabemos se existe. Conseguimos apenas um desenho, dando o aspecto geral. Era tal a novidade que a Alfândega se viu seriamente embaraçada para o classificar para despacho, acabando, depois de penosas lucubrações, por o fazer na designação de Locomóvel.

À primazia do veículo do Conde de Avilez referem-se igualmente importantes figuras contemporâneas do Conde que reiteram sem dúvidas a precedência do *Panhard* sobre todos os outros. Mesmo em data posterior à sua descoberta e definitiva inventariação, numa entrevista, efectuada em 1957 por Vasco Calixto,<sup>158</sup> o Dr. Tavares de Mello, instado sobre a primazia de ter importado o primeiro automóvel para o nosso país, respondeu:

(...) Não é bem assim e eu lhe digo. O primeiro carro a motor mecânico entrou em Portugal em 1895, e foi o Conde de Avilez que o importou. Era, porém, um carro com rodas de ferro. (...) ... em 1897, portanto, em Abril, trouxe meu pai para Portugal o primeiro automóvel sobre pneus. Era do construtor de bicicletas e ferramentas “Peugeot”.

Há um outro depoimento, de Alberto Andresen, publicado na revista do ACP<sup>159</sup> em que o pioneirismo do *Panhard* do Conde é igualmente confirmado:

Segundo dizia meu pai, quando recebeu o seu primeiro automóvel *Decauville* já existia em Lisboa um carro-automóvel na posse de um titular. Este limitava-se a dar nele pequenos passeios dentro da área de Lisboa. Contudo, não possuía pneumáticos sendo as rodas revestidas com aros de borracha maciça.

<sup>155</sup> *O Volante* (Lisboa), 7 de Agosto, 1926, 3.

<sup>156</sup> *Guiauto Ilustrado* (Porto), Setembro, 1929, 2.

<sup>157</sup> Francisco de Lima, “O Automóvel em Portugal”, *Revista do Automóvel Clube de Portugal*, 4 (1931): 5-7

<sup>158</sup> Calixto, *Fala a Velha Guarda*, 20-21.

<sup>159</sup> *Revista do Automóvel Clube de Portugal*, 3 (1950): 24-25.

Constata-se assim que, através de vários testemunhos importantes, o *Panhard* nunca deixou de estar identificado como sendo o primeiro automóvel importado para o nosso país. A única excepção neste contexto – curiosamente publicada um pouco antes do texto de Francisco de Lima<sup>160</sup> – terá sido dada por Alberto Sanches de Castro, figura emblemática mas também controversa do mundo automóvel de então. Em dois artigos publicados na revista *O Volante*,<sup>161</sup> Castro dá a primazia da importação a Sebastião Neves, de Viana do Castelo, que terá trazido para Portugal um automóvel a vapor de caldeira vertical mas sem adiantar quaisquer dados relevantes: data, características do veículo ou outros elementos pertinentes, para além da forma da caldeira.

Em relação à aquisição do automóvel – quesitos ii) e iii) – os documentos recolhidos por João de Lacerda eliminam por completo as dúvidas até então existentes.<sup>162</sup> D. Jorge de Avilez, um dos 76 clientes de 1895,<sup>163</sup> adquiriu o seu automóvel em 13 de Setembro desse ano, apresentando, de acordo com a factura,<sup>164</sup> as seguintes características:

"Voiture à 4 places forme Phaeton, avec pavillon en toile caoutchoutée, glace à l'avant, garniture maroquinerie, par moteur à pétrole n°494."

Foram adquiridos ainda dois queimadores e duas correntes de reserva, um tubo de platina e facturada a pintura do brasão do Conde. No total, feitas todas as contas, o automóvel custou a D. Jorge 5.607,30 francos, já deduzido o desconto de pronto pagamento cifrado em 2% do total. Na factura, constam explicitamente os adiantamentos efectuados, ou uma comissão, na pessoa de M. Philippe – no valor de 233,60 francos, equivalente a 4% do valor total de factura o que demonstra a influência do amigo francês do Conde de Avilez, o engenheiro Jules Philippe.<sup>165</sup>

O conde de Avilez encomendou o seu automóvel com tecto amovível e pára-brisas, conforme atestam as designações «*pavillon en toile e glace à l'avant*», antevendo a necessidade de se deslocar no Alentejo, preservado minimamente das condições meteorológicas. Contudo, a memória do automóvel banuiu de forma definitiva esses acessórios. Curioso é ainda o facto de D. Jorge de Avilez não ter encomendado peças sobressalentes referentes ao chassis, suspensão e rodas, talvez porque esse material pudesse ser perfeitamente arranjado ou substituído em Portugal, onde a produção hipomóvel tinha já bons expoentes. O documento de venda deste automóvel estabelece factos e datas que durante algum tempo constituíram verdadeiros mitos na definição histórica do *Panhard et Levassor*, nomeadamente no que diz respeito à data de fabrico e à hipotética aquisição em segunda mão. Assim, da sua análise é possível demonstrar que o Panhard foi adquirido novo, directamente à fábrica, no dia 13 de Setembro de 1895; que o automóvel construído em 1895, possuía ainda um motor P2D, de 2 cilindros em V aberto a 15º, com as especificações de 1894: diâmetro x curso de 75x146 mm, cilindrada de 1290 cc e uma potência de 3 cv 3/4, não beneficiando ainda do novo motor «Phoenix» de dois cilindros em linha,<sup>166</sup> mais avançado e mais potente, introduzido precisamente nesse ano nas linhas de montagem da *Panhard et Levassor* e, finalmente, que Jules Philippe, mesmo que não esteja provada a sua presença física em Paris, teve papel activo na escolha e na compra do automóvel, sendo o seu nome mencionado na factura.

<sup>160</sup> Aliás, a esta distância, parece-nos que o artigo da Revista do Automóvel Clube constitui uma «resposta oficial» ao primeiro texto de Sanches de Castro.

<sup>161</sup> *O Volante* (Lisboa), 16 de Novembro, 1930, 6 e 12 de Abril, 1931, 7. Nesses textos, sob os títulos «Subsídios para a história do automobilismo em Portugal» e «Apontamentos para a história do automobilismo em Portugal» Sanches de Castro lança uma catadupa de factos, com datas imprecisas e sem fontes, que tornam mais difícil a investigação proposta.

<sup>162</sup> Arquivos da Fundação Abel e João de Lacerda, Museu do Caramulo. No final da década de 60, João de Lacerda teve acesso aos registos das viaturas vendidas pela Panhard durante o século XIX aí constando o processo de venda ao Conde de Avilez, permitindo assim dissipar todas as dúvidas neste domínio.

<sup>163</sup> Gérard Hartmann, *Les moteurs d'aviation Panhard et Levassor*, [http://www.hydroretro.net/etudegh/moteurs\\_aviation\\_panhard\\_levassor.pdf](http://www.hydroretro.net/etudegh/moteurs_aviation_panhard_levassor.pdf), 2 (acedido em Maio 2008).

<sup>164</sup> Rodrigues, *O Trem do Conde*, 37.

<sup>165</sup> Com grande probabilidade, deverá ter sido ele a efectuar todo o negócio em nome de D. Jorge e tê-lo-á acompanhado a França, para a formalização da venda e da respectiva entrega – ou terá sido ele o mandatário do Conde para a aquisição do veículo. Sendo a engenharia naquele tempo uma disciplina menos especializada do que é hoje, é igualmente provável que Philippe, embora trabalhasse em minas, tivesse conhecimentos mecânicos suficientes para que pudesse ter sido ele a iniciar D. Jorge quer nos rudimentos da mecânica – que lhe permitiam pôr o automóvel a funcionar – quer ainda na arte de o conduzir com relativa segurança. Por isso, também não se estranha que o francês tenha acompanhado o seu amigo fidalgo na primeira viagem até Santiago do Cacém. De alguma forma, estes factos são confirmados pelo depoimento de Manuel Joaquim Alves Dinis Júnior. Calixto, *Fala a Velha Guarda*, 58.

<sup>166</sup> Benoit Pérot, *Panhard – La Doyenne d'avant garde* (Paris: EPA, 1979), 32.

13		Comte Georges d'Avilley S <sup>te</sup> Thiago de Lacerda Portugal	
Voiture à 4 places forme Phaeton, avec pavillon en toile caoutchoutée et glace à l'avant, garniture brunoquin mise par moteurs à pétrole N <sup>o</sup> 494			
	2	brûleries de recharge	8 "
	1	trabe platine	35 "
	2	chaînes de recharge	40 "
	2	Amovibles	60 "
			5844 "
Taxes & d. de Rem 3000 <sup>+</sup> surmises par M. Philippe) 4%			233 61
			5.607 35
			5607 35
2% p <sup>o</sup> Comp <sup>t</sup>			

Figura 3.2 – Fac-simile do livro de registos da *Panhard et Levassor* onde constam os dados referentes ao veículo do Conde Jorge de Avilley

Fonte: Arquivos da Fundação Abel e João de Lacerda, Museu do Caramulo.

Algumas das datas mais importantes, referentes à primeira viagem do carro são determinadas pelos próprios telegramas veiculados na imprensa da época. Contudo, a chegada a Lisboa, no dia 12 de Outubro de 1895 – dia referido explicitamente por Alfredo Duro como o do despacho de alfândega – um sábado, não consta em nenhuma informação coeva. Os documentos da Alfândega, desse ano, estão perdidos pelo que os registos oficiais não nos podem elucidar sobre a entrada do veículo em Portugal. Porém, embora não exista certeza absoluta de que o veículo comprado em Paris tenha viajado para Lisboa por comboio ou por navio, parece-nos defensável admitir como mais provável que o transporte tenha sido feito por via marítima que era o processo mais usado na época sobretudo para cargas mais volumosas. Além disso, estando a *Panhard* sediada em Paris, era relativamente fácil – e mais barato – providenciar um primeiro transporte através do Sena até ao porto de Le Havre e daí despachar o automóvel num caixote até Lisboa, aproveitando o fluxo normal de distribuição de bens entre essas duas cidades portuárias. Fixando esse princípio, se consultarmos os movimentos marítimos e as consequentes entradas na barra de Lisboa nessa segunda semana de Outubro – entre 7, uma segunda-feira e 12, um sábado – verificamos que existe apenas uma chegada de Havre, que entra na barra de Lisboa no dia 10 de Outubro: trata-se do navio francês *Ville de Anvers*, um vapor de 269 toneladas, capitaneado por L. Michel.<sup>167</sup> A carga deste navio – que parou em Lisboa e seguiu para Cadiz – deu entrada na Alfândega de Lisboa no dia 11 de Outubro, pelo que, se admitirmos como boa a hipótese altamente provável do *Panhard et Levassor* ter sido transportado por via marítima, a sua entrada oficial no nosso país teve lugar no dia 11 de Outubro e não no dia 12 como está tacitamente estabelecido.

Nas diferentes cargas descritas na informação referente ao movimento marítimo, incluem-se várias curiosidades: uma caixa de bicicletas para o ministério de guerra, quatro caixas de velocípedes para a empresa Santos Beirão & C<sup>a</sup> mas, obviamente, não existe referência alguma ao automóvel. Na verdade, tratando-se de uma completa novidade, não discriminado na pauta, o despacho de alfândega deve ter resumido o artigo como um “maquinismo” – a designação da época de máquina: uma em nome de Grandella & C<sup>a</sup>, duas em nome de Mascarenhas & C<sup>a</sup> e duas em nome de Iglesias & C<sup>a</sup>. Em qual delas veio o *Panhard et Levassor* não podemos saber mas a nosso ver o primeiro automóvel que entrou no nosso país foi despachado como uma simples máquina embora, para efeitos da pauta alfandegária, os funcionários a tenham catalogado como veículo não especificado, visto que o *Panhard* não cabia em nenhum dos itens definidos nessas mesma pauta. Quanto aos direitos alfandegários, a leitura da Pauta Alfandegária de 1892 aponta apenas para uma possibilidade quanto à classificação desse “bem”: não um «locomóvel» – tal como Francisco de Lima especulou no

<sup>167</sup> *Jornal de Comércio* (Lisboa), 12 de Outubro, 1895, 3.

seu artigo na revista do Automóvel Club<sup>168</sup> – mas sim um «veículo não especificado», pagando a mais alta taxa dessa tabela tributária, com um valor de 40% "ad valorem", isto é, sobre o preço de factura. Em resumo, reportando-nos aos quesitos iv) e v), existem indícios claros de que o automóvel terá sido desalfandegado no dia 11 de Outubro e, em nosso entender, a classificação pautal deverá ter sido muito simples visto que não só não havia outro enquadramento legal a dar ao *Panhard* quanto à sua definição como essa classificação era a mais conveniente para o erário público.

A transferência da viatura para uma oficina na baixa e os problemas registados com o arranque do motor, em Lisboa, depois das operações de desalfandegamento, têm confirmação num depoimento de Manuel Joaquim Alves Dinis – outro pioneiro do automobilismo, sócio da importante Sociedade Portuguesa de Automóveis, uma das grandes empresas importadoras de automóveis no início do século XX e um dos homens que esteve directamente envolvido na fundação do Real Automóvel Clube – a Vasco Calixto:<sup>169</sup>

Com a minha idade tenho tanta coisa para recordar que no fim de contas já não me lembro de nada! Mas sobre a pergunta que me fez, não lhe vou falar dos primeiros automóveis que vi em Portugal, mas sim do primeiro, o que talvez até seja mais interessante para os seus escritos! (...) Então oiça. Foi o Conde de Avilez, como talvez saiba, quem trouxe para Portugal o primeiro veículo a motor, um veículo bastante primitivo que nem pneumáticos tinha, mas sim rodas de ferro. Era um «Panhard et Levassor» que ele foi buscar a Paris com um amigo francês. Por sinal, ele esteve aqui nesta Rua dos Douradores com esse carro e lembro-me que uma vez estava a procurar reparar uma avaria, pois aquilo não havia maneira de andar. O amigo francês, não me recordo agora do nome dele, começou a desmanchar, peça aqui, peça ali, e já não se entendia para por tudo nos seus lugares. Chamaram então um técnico dos representantes que perguntou: "Que carburante lhe meteram?" «Nós deitámos-lhe petróleo!», disseram eles. «Então, deem-lhe gasolina e verão que ele anda logo e não era preciso ter desmanchado nada!», respondeu-lhes o outro. E, está claro, o carro andou mesmo, pois o «gato» estava na troca dos líquidos!

Este depoimento foi recolhido em Fevereiro de 1958, numa altura em que o *Panhard* era já minimamente conhecido, estando em exposição na Secção Regional Norte do Automóvel Clube de Portugal, na cidade do Porto. Apesar de não ser totalmente claro no que diz respeito à altura do episódio, o depoimento deve referir-se à fase de arranque do motor na estreia em solo pátrio pois só aí, no início, poderia haver dúvidas em relação ao tipo de combustível a utilizar. O amigo francês do Conde de Avilez parece-nos óbvio tratar-se do engenheiro Jules Philippe. Ficam, no entanto, por esclarecer dois detalhes importantes: a figura do técnico do representante – até 1902 não havia, seguramente, representantes de marcas de automóveis em Portugal – e a confusão da rua de recolha do *Panhard*: enquanto Alfredo Duro a situa nos Sapateiros, acrescentando inclusive a morada completa e o local, Alves Dinis fala explicitamente nos Douradores.<sup>170</sup>

O técnico do representante poderá ter sido alguém que tinha experiência de motores de explosão estacionários, da marca *Panhard* ou de outras – por exemplo, a Casa Street importava já nesta altura vários motores estacionários a gasolina – que deverá ter sido consultado naquela hora de aflição e ansiedade. Da consulta dos arquivos da marca *Panhard*, sabemos, porém, que havia em Lisboa, desde 1891, um motor estacionário daquela marca, semelhante nas suas características ao propulsor na Rua Nova do Almada, encomendado por A. Séghers, pelo que alguém, habituado a trabalhar com esse motor pode ter sido convocado para resolver o problema do trem do Conde.

Duro fala depois da viagem Lisboa-Palmela, omitindo datas, horas de passagens e como se terá processado a travessia do Tejo. Embora nenhum texto se refira à forma como o *Panhard* atravessou o rio, há pelo menos duas fontes da época que falam explicitamente do Barreiro como origem da viagem, o que tem lógica tendo em conta o serviço de transportes ferroviários e fluviais da época. Genericamente, o enquadramento dessa primeira viagem é facilmente desenhado através da leitura das fontes da época, as de Lisboa e as regionais. Em 16 de Outubro de 1895, publicava o *Diário de Notícias* na sua primeira página a seguinte notícia:<sup>171</sup>

<sup>168</sup> Lima, "O Automóvel em Portugal", 6.

<sup>169</sup> Calixto, *Fala a Velha Guarda*, 58.

<sup>170</sup> Geograficamente, a diferença é quase irrelevante – as ruas da baixa lisboeta são paralelas e a separá-las existe apenas a Rua dos Correiros – mas no domínio da exactidão histórica a questão é pertinente.

<sup>171</sup> *Diário de Notícias* (Lisboa), 16 de Outubro, 1895, 1.

Setúbal, 15, 2h t. - Chegou ontem à noite o trem movido a vapor de motor a petróleo e que arma em break e phaeton. Era dirigido pelo Sr. Jorge de Avilez. Daqui segue para Sines, Águas de Moura, Alcácer do Sal e Santiago do Cacém. A sua marcha a meia pressão vence 15 quilómetros por hora, lutando ainda assim com uma grande dificuldade pela má construção das estradas.

Outros diários de Lisboa como *O Século*, a *ATarde*, o *O Repórter* e o *Diário Ilustrado* desse mesmo dia inseriam nas suas páginas interiores a mesma notícia – escrita rigorosamente da mesma forma – mas à qual eram acrescentados outros detalhes, como foi o caso de *O Século*:<sup>172</sup>

Tem sido uma perfeita romaria a ver o carro, e o Sr. D. Jorge de Avilez, dando a todos minuciosas explicações e recebendo todos com maneiras cativantes apesar da sua pouca saúde, não se contraria de atender as contínuas perguntas que lhe fazem, pelo que estão todos penhoradíssimos com S. Exa. Fazemos votos pelas rápidas melhoras de tão ilustre fidalgo.

O diário *O Século* do dia 17 voltava a referir-se ao *Panhard* de D. Jorge:<sup>173</sup>

Grândola, 16, às 10 e 35m. - Seculo-Lisboa. Ontem, às 11 horas e meia da noite, passou aqui em direcção ao Cacém, o carro movido a petróleo, que há poucos dias foi despachado na Alfândega, conduzindo o seu proprietário Sr. Conde de Avilez (Jorge) e o engenheiro Jules Philippe.

Em resumo, o início da viagem teve lugar no dia 14. O percurso iniciou-se no Barreiro, sendo muito provável que a travessia do Tejo tenha sido efectuada só na 2ª feira e não no Domingo dia 13, seguindo depois para Palmela e Setúbal – onde foi necessário pernoitar por causa do atropelamento de um burro, como iremos ver mais à frente. A chegada deve ter sido registada na madrugada do dia 16, com passagens certificadas por Alcácer do Sal, às 20h 30m e Grândola, às 23h 30m, ambas no dia 15. Acompanhou o Conde nesta histórica viagem o engenheiro Jules Philippe largamente referenciado nas notícias de imprensa.<sup>174</sup>

O episódio do burro – que deve ter feito furor na época, sendo motivo de conversa entre as gentes de Palmela – vem descrito no semanário *O Districto*, publicado em Setúbal. Na sua edição de 20 de Outubro de 1895, um texto na secção «Notícias diversas» relatava o acontecimento com algum pormenor:<sup>175</sup>

Esteve na terça-feira nesta cidade o novo trem movido a petróleo; vinham no referido trem o seu proprietário, sr. Conde de Avilez e um engenheiro francês, segundo nos consta. Veio n'uma hora do Barreiro a Setúbal por Palmela, onde foi enganado no trajecto a seguir tendo de descer a calçada de Palmela, que é muito íngreme. O trem ao chegar ao fim da calçada involuntariamente atropelou um burro, molestando-o levemente, pelo que diversos sujeitos fizeram com que o Sr. Conde de Avilez depositasse 40\$000 réis, aliás não o deixariam seguir. Resolveu aquele cavalheiro depositar o referido dinheiro com a condição de trazerem o burro no dia seguinte à cidade, para ser inspeccionado, o que se fez, sendo o prejuízo avaliado em 2\$000 réis, devolvendo o dono do burro o resto do dinheiro. O sr. Conde de Avilez partiu para S. Thiago, no seu trem, percorrendo com antecedência algumas ruas da cidade, concorrendo muito povo a admirar este novo phaeton, o primeiro em Portugal. (...)"

Na edição seguinte, o mesmo semanário fazia uma pequena correcção à notícia impressa uma semana antes:<sup>176</sup>

Na notícia, dada por nós, de ter sido depositada certa quantia por ter o trem movido a petróleo atropelado um burro na baixa de Palmella escrevemos dez e não 40\$000 réis, como sahio publicado.

Com algumas diferenças para a versão de Alfredo Duro, quer no romantismo da descrição do acidente, quer nos valores negociados na indemnização do burro, quer ainda no que diz respeito ao pormenor da morte do animal – que *O Districto* explicitamente confirma não ter ocorrido – fica claramente demonstrado que o *Panhard et Levassor* de D. Jorge de Avilez, na

<sup>172</sup> *O Século* (Lisboa), 16 de Outubro, 1895, 2.

<sup>173</sup> *O Século* (Lisboa), 17 de Outubro, 1895, 2.

<sup>174</sup> Alfredo Duro assume também que terá havido um terceiro acompanhante nesta viagem: o fotógrafo José Benedito Hidalgo de Vilhena, fotógrafo amador, também morador em Santiago do Cacém. Duro, *História do Primeiro Automóvel*, 7.

<sup>175</sup> *O Districto* (Setúbal), 20 de Outubro, 1895, 1.

<sup>176</sup> *O Districto* (Setúbal), 27 de Outubro, 1895, 1.

sua viagem inaugural, protagonizou o primeiro acidente rodoviário da nossa história, felizmente sem consequências de maior, mesmo para o burro. Aliás, *O Distrito* não mais se refere ao novo trem movido a petróleo, o que nos faz pressupor que o grande óbice da notícia acabou por ser, mais o acidente com o burro do que o automóvel em si. Há um outro detalhe muito importante nesta notícia: é que ela afirma explicitamente que o veículo do Conde é o primeiro em Portugal. Para contextualizar este comentário parece-nos igualmente óbvio que o jornalista deve ter recebido a informação directamente de D. Jorge. Aparentemente, este texto contém igualmente um outro erro, o qual se prende com o tempo levado na viagem até Palmela, fixado em apenas uma hora, que nos parece optimista. Outro detalhe interessante no conjunto destes textos publicados no semanário *O Distrito* prende-se com a origem da viagem na margem sul, referindo-se o articulista explicitamente ao Barreiro como ponto de partida do histórico percurso do *Panhard et Levassor* que o haveria de levar até Santiago do Cacém. Este facto é, aliás, confirmado por outro periódico regional, a *Voz do Sado*, publicado em Alcácer do Sal no dia 20 de Outubro – ou seja, no mesmo dia de publicação de *O Distrito*. O semanário alcacerenense refere-se assim ao notável acontecimento:<sup>177</sup>

Chegou no dia 15 a esta villa e partiu às 8 e meia para S. Thiago do Cacém, o sr. Conde de Avilez (filho) que do Barreiro veio no seu trem movido a petróleo há pouco importado de França e construído pela importante casa Panhard & Levassor, de Paris. Juntaram-se muitas pessoas no caes d'embarque para verem o trem fim de seculo. O trem caminha bem e dá as voltas perfeitamente.

E no mesmo trimensal, na edição de 30 de Outubro, uma pequena notícia efectuada pelo correspondente de Grândola, dava conta da passagem do *Panhard* por aquela vila.<sup>178</sup>

O primeiro texto introduz duas novidades na viagem do automóvel, para além de confirmar que a saída na margem sul foi efectivamente o Barreiro. Os dois factos relevantes consistem na hora de partida de Alcácer do Sal, que se presume ser 20h 30m; e na asserção de que o carro atravessou o Sado naquela vila por barco, como parece indicar a referência "às muitas pessoas que se juntaram no cais de embarque". Um outro elemento interessante desta notícia é que ela é a única – no nosso conhecimento – que se refere de modo inequívoco à empresa construtora do automóvel, a casa *Panhard et Levassor*, o que não deixa de ser curioso, tendo em conta a natureza da fonte. Acabou por ser o periódico de mais escassos recursos a referir-se a um "pormenor" que acabaria por se revelar indispensável no léxico do automobilismo: a marca!

Quanto aos outros quesitos que elaborámos a partir do texto de Alfredo Duro, embora de mais difícil demonstração podem ser debatidos com base no bom senso o que permitirá levantar dúvidas pertinentes. Diz-nos Duro que a chegada a Santiago foi sensacional o que nos parece difícil de ter acontecido. Sabendo-se que a passagem do *Panhard* por Grândola se registou às 23h 30m a chegada a Santiago deve-se ter verificado já na madrugada do dia 15, quando todos naquela localidade alentejana estavam a dormir. No dia seguinte, se é verdade que o Conde rodou com o seu automóvel nas ruas da sua vila, o espanto deve ter sido grande, semelhante ao que se havia registado na esteira da sua viagem inaugural. Mas a chegada deverá ter sido anónima e bem sonolenta, depois de dois dias de viagem, cansativos e carregados de ansiedade.

A notícia que D. Jorge terá percorrido o Alentejo ao volante do seu veículo, "fazendo inúmeras viagens desde Santiago do Cacém a Beja, Évora, Portalegre e algumas vezes a Lisboa e volta"<sup>179</sup> carece de confirmação. Os periódicos regionais coevos – *Folha de Beja*, *Diário de Portalegre*, *Diário de Évora*, *O Meridional* – são omissos em relação a essas viagens mas o facto mais perturbador dado em relação às eventuais viagens do *Panhard* depois do seu trajecto inaugural foi dado pelo próprio Beauvalet numa pequena entrevista publicada no primeiro número da revista *O Volante*.<sup>180</sup> Nessa curta conversa, o francês, inquirido sobre se tinha sido ele a vender o primeiro automóvel em Portugal, responde categoricamente:

Ah, isso não. Não foi. Lembro-me que o Sr. Conde de Avilez teve, aí por 1896, um «Panhard». Um «Panhard» que só andou 5 dias... O quê? O senhor admira-se? Pois foi verdade. Fui eu até que anos depois, em 1900, se a ideia me não falha, que o pus de novo a andar. A andar de vez. Estava eu por esse tempo na Empresa Industrial Portuguesa.

<sup>177</sup> *Voz do Sado* (Alcácer do Sal), 20 de Outubro, 1895, 1.

<sup>178</sup> Passou aqui na terça-feira o carro movido a petróleo do Exmo. Sr. Conde de Avilez (Jorge). *Voz do Sado* (Alcácer do Sal), 30 de Outubro, 1895, 1.

<sup>179</sup> Duro, *História do Primeiro Automóvel*, 36.

<sup>180</sup> "O Sr. Albert Beauvalet, o primeiro vendedor de automóveis em Portugal". *O Volante* (Lisboa), 7 de Agosto, 1926, 3.

A confusão da data é irrelevante, trinta anos depois, mas a afirmação de que o automóvel tenha andado pouco tempo – cinco dias apenas – é um dado que dificilmente se prestaria a confusão por parte de Beauvalet, indiciando-se assim que o automóvel deverá ter feito pouco mais do que a sua viagem inaugural, como iremos ver mais à frente. Quanto ao facto do *Panhard* ter sido apelidado de “Gasolina”, parece-nos de todo irreal, numa altura em que o nome do combustível nem sequer era referenciado nos jornais quanto mais no uso comum das pessoas – veja-se a esse propósito a confusão quanto à utilização do combustível correcto gerada logo no início.

O último facto referenciado diz respeito ao arranjo na Empresa Industrial Portuguesa. As declarações anteriores já são uma clara demonstração da sua veracidade mas tal observação é igualmente confirmada por Albert Beauvalet. Em 1929, na revista *Guiauto Ilustrado*<sup>181</sup> e a propósito de uma polémica estabelecida entre João Garrido (possuidor do *Panhard* mas sem saber da sua importância histórica) e Beauvalet, sobre a primazia do comércio automóvel no nosso país, o francês, em carta endereçada à redacção escrevia o seguinte:

Sem desprimor para seu pai, que foi um bom amigo meu, devo dizer que, contratado pela Empresa Industrial Portuguesa, cheguei a Portugal definitivamente em 31 de Outubro de 1899 (lá vão 30 anos) para, nesta importante fábrica, montar uma oficina de construção de automóveis e dirigir a mesma. Já tinha vindo a Lisboa, em Maio de 1898 para montar a fábrica de bicicletas Humber, onde o Exmo. Sr. Baerlein, director da EIP, me tinha conhecido, tendo-me contratado o mesmo senhor em Agosto de 1899 na casa Clement em Levallois Perret onde dirigia a oficina mecânica da construção dos automóveis eléctricos *Columbia* ali construídos. Em Outubro de 1899 já eu ensinava várias pessoas a conduzir e punha a funcionar vários automóveis, entre os quais um automóvel *Panhard* pertencente ao falecido Exmo. Sr. Conde de Avilez, abandonado havia mais de dois anos numa casa do Pátio do Tronco, em Lisboa.

Este texto, escrito trinta anos depois – conforme o próprio Beauvalet faz questão de salientar – encerra outro facto importante: o de que o *Panhard* esteve abandonado um longo período – mais de dois anos, segundo o francês – em Lisboa. Mais do que o tempo de imobilização, o facto relevante nestas declarações de Beauvalet prende-se, porém, com o escasso tempo que o automóvel rodou. Se é normal falhar uma data, parece-nos inquestionável que um dado destes é suficientemente relevante para ser esquecido. Não sendo fulcral que tenha rodado apenas cinco ou seis dias, terá, seguramente, rodado muito pouco tempo, muito menos do que o previsto e francamente menos do que a expectativa do Conde antevia. Na análise destes factos e do conjunto de declarações conhecidas há assim uma tese arriscada que deve ser relevada: a de que o automóvel terá feito a viagem inaugural, umas voltas de reconhecimento em Santiago e pouco mais.

Com efeito, o *Panhard et Levassor* foi desalfandegado no dia 11 de Outubro de 1895 mas só no dia seguinte foi deslocado para uma oficina na baixa de Lisboa – ficando assim “implantada” a data de 12 de Outubro como aquela em que o veículo é formalmente apresentado. Resolvida a questão do combustível – que deve ter ainda tomado bastante tempo aos intervenientes – parece-nos altamente provável que D. Jorge tenha saído para se familiarizar com o veículo nas ruas de Lisboa ou nesse dia 12 ou então no dia 13, domingo. A memória dessas voltas em plena capital reflecte-se provavelmente nas declarações de Alberto Andresen para quem o Conde se limitou a dar apenas alguns “pequenos passeios dentro da área de Lisboa.”<sup>182</sup> No dia 14, saiu o Conde com a sua comitiva para o cais de embarque que o levou ao Barreiro e a viagem iniciou-se então em direcção a Palmela. O percalço do burro obrigou o grupo a pernoitar em Setúbal, de onde saíram em direcção a Santiago, passando por Alcácer e Grândola, chegando ao destino já com a madrugada bem adiantada. No dia seguinte, 16 de Outubro, o Conde deverá ter dado ainda uns pequenos trajectos por Santiago do Cacém – pois tanto António Pedro Franco como Aníbal Rosa andaram no veículo.<sup>183</sup> Depois, ou o veículo ficou parado algum tempo devido aos afazeres do fidalgo e já não voltou a trabalhar quando solicitado ou então nessas pequenas voltas desarranjou-se e não foi possível voltar a pô-lo em boas condições de funcionamento. De 12 a 16 de Outubro, perfazem-se exactamente cinco dias pelo que, provavelmente, Beauvalet tinha razão.

<sup>181</sup> *Guiauto Ilustrado* (Porto), Setembro, 1929, 2.

<sup>182</sup> *Revista do Automóvel Clube de Portugal*, 3 (1950): 25.

<sup>183</sup> Duro, *História do Primeiro Automóvel*, 36. António Pedro Franco tê-lo-á confirmado pessoalmente enquanto no caso de Aníbal Rosa terão sido os seus filhos a ressaltar esse facto.



*Faz hoje exactamente cinco meses que lhe encomendei o meu «phaeton»; metade do tempo que V. S<sup>a</sup> me pediu para mo entregar; pelo que deve estar pelo menos metade feito.*

Carta de Oliveira Baptista à Peugeot, 4 de Novembro de 1897

## 4. A importação directa de automóveis antes dos distribuidores “oficiais”

Falar dos automóveis importados directamente antes da formação e disseminação das empresas oficiais de distribuição, com contratos de exclusividade para todo o país ou para algumas das suas regiões, é uma tarefa que envolve a consulta de fontes sem características próprias definidas. Tanto pode surgir em meios especializados, descontraídos no tempo, como em pequenos textos memorialistas e, por isso, o que se segue é uma tentativa de depurar, de tudo aquilo que se conhece e que se consegue minimamente abordar com fontes credíveis e cruzadas, os factos que nos possam estimar o número de veículos com motor que entraram em Portugal antes da estatística oficial que teve início em Julho de 1900.

Sanches de Castro, num dos seus artigos em que desfia memórias sobre a história do automobilismo entre nós, começa por avisar o leitor que “nos apontamentos que vai passar a papel é possível que por vezes haja enganos de datas, nomes ou informações.”<sup>184</sup> Mas as recordações por ele, ou por outros, invocadas, acabam por constituir pistas que nos permitem construir ideias e cenários com alguma probabilidade de veracidade. Por exemplo, num dos seus primeiros artigos memorialistas, aborda um automóvel que tem estado escondido na historiografia – um veículo a vapor, provavelmente destinado ao transporte de pessoas, e que terá sido importado ainda no século XIX.<sup>185</sup>

Um dos primeiros automóveis que entraram em Portugal, talvez mesmo o primeiro, deve ter sido o importado pelo Sr. Sebastião das Neves, de Viana do Castelo. Eu mesmo vi esse carro, mas informações de pessoas do tempo dizem que ele era um carro a vapor com tejadilho e rodas de carroça e de caldeira vertical alimentada à pá por um homem. Seria uma cópia do célebre L'Obeissante que faz parte da história do automobilismo mundial?

Embora seja interessante perceber se este veículo foi importado antes do *Panhard et Levassor* do Conde de Avilez, é fundamental integrá-lo, desde já, na história do automobilismo nacional. Uma conhecida intelectual de Viana do Castelo, Maria Emília Sena de Vasconcelos, publicou um pequeno trabalho sobre o automobilismo naquela cidade e embora aborde a actividade de Sebastião das Neves na área dos transportes não se refere nunca ao tipo de viaturas por ele utilizadas.<sup>186</sup> Pouco se sabe sobre este automóvel a vapor que ter-se-á instalado em Viana do Castelo, pelo que até prova em contrário, o primeiro veículo motorizado que entrou no nosso país foi a motocicleta importada por João Garrido em 1895, ainda antes do *Panhard et Levassor* do Conde de Avilez.

---

<sup>184</sup> Sanches de Castro, “Subsídios para a história do automobilismo em Portugal”, *O Volante* (Lisboa), 16 de Novembro, 1930, 6.

<sup>185</sup> *Ibidem*.

<sup>186</sup> “Sem nos determos em pormenor sobre os carroções e as mala-postas primitivas, nem sobre as já versadas diligências do Sebastião [Neves] que cobriram aliás percursos muito para além dos limites distritais de Viana e Braga, preste-se no entanto a devida vénia aos préstimos que tiveram já como serviços organizados. Mara Emília Sena de Vasconcelos, *Pequena nota sobre o advento do automóvel em Viana*, (Viana do Castelo: Câmara Municipal, 1982), Separata do Vol. 60 dos “Cadernos Vianenses”, 60.

Os Estabelecimentos João Garrido terão induzido involuntariamente nesta história alguma “névoa” pois no seu famoso catálogo de 1903 escreveram que esta “bicicleta com motor” tinha sido importada em 1894. Mas o filho de João Garrido, em 1929, consultando os seus arquivos, esclarece em definitivo a data de importação desse veículo histórico: Julho de 1895.<sup>187</sup> A imprensa desportiva do Porto deu alguma cobertura a este veículo e a notícia da sua importação pode ser confirmada pelo periódico *O Velocipedista* que se referiu assim à “bicicleta com motor a petróleo”:<sup>188</sup>

O conhecido industrial e comerciante portuense, o nosso amigo João Garrido, despachou no dia 29 do mês findo, na Alfândega de Lisboa, uma bicicleta com motor a petróleo e que chegou ao Porto no dia seguinte, anteontem. O Sr. Garrido vai fazer uma experiência pública deste aparelho em um dos velódromos do Porto. A bicicleta em questão tem estado exposta no estabelecimento que o Sr. João Garrido possui à rua Passos Manuel.

A dita demonstração pública foi efectivamente efectuada,<sup>189</sup> mas de acordo com as afirmações de João Garrido Filho, a bicicleta a motor nunca chegou a ser vendida.<sup>190</sup> Há igualmente registo de que a empresa Santos Beirão & Henriques, Lda, conhecida como Casa Memória, também terá importado veículos com motor ainda no século XIX, o primeiro dos quais terá chegado pouco tempo depois do *Panhard* do Conde de Avilez. Em 1895, na imprensa lisboeta divulgava-se a seguinte notícia, sob o título “Bicicleta a vapor”:<sup>191</sup>

Chegou ontem de tarde a biciclete movida a petróleo para o nosso amigo Santos Beirão. É uma magnífica máquina de 1,5 metros de comprimento, tendo o motor, lâmpadas, válvula de segurança, tubos de respiração, registo, travões, etc., colocados na frente do selim. Tem a força de 2 e meio cavalos, sendo de grande vantagem para os velocipedistas pois que vence quase todas as subidas. Acha-se em exposição na Casa Memória, ao Rossio, da qual é proprietário o conhecido comerciante Sr. Santos Beirão. Brevemente far-se-ão experiências.

Foi em 1897 – ou seja, uns meses depois de ter sido constituída juridicamente a firma *Automobiles Peugeot* e sete anos após a decisão do grande grupo industrial em avançar para a então recente indústria automóvel – que veio para Portugal o primeiro veículo daquela marca, graças aos esforços do Dr. Eduardo Tavares de Mello – pai de José Tavares de Mello, que viria a desempenhar um papel fundamental no desenvolvimento do automobilismo nacional – que o importou e o pôs a andar. O primeiro *Peugeot* importado para Portugal era ainda um dos primeiros exemplares de produção daquele construtor: o motor era um “2 cilindros” em V da *Daimler*, produzido sob licença na *Panhard et Levassor* e o chassis, em tubos metálicos soldados, havia sido produzido na nova fábrica de Audincourt, desenhada de propósito para esse novo negócio da família, de forma a libertar a antiga fábrica de Valentigney.<sup>192</sup> Parte da história da importação desse primeiro *Peugeot* foi transmitida pelo próprio filho do Dr. Eduardo Tavares de Mello, em entrevista realizada no final dos anos 50:<sup>193</sup>

Meu pai, embora formado em Direito, era um artista mecânico, amador invulgar e foi isso que o levou e me levou com ele em Agosto de 1896 a ver um concurso de automobilismo em Spa, estância de águas termais na Bélgica. Aí apareceu com maior força, se bem o tenho fixado, o motor *Daimler* de 2 cilindros em V, 2 ¼ cavalos sobre rodas em borrachas maciças e em pneumáticos. No ano seguinte, em 1897, portanto, em Abril, trouxe meu pai para Portugal o primeiro automóvel sobre pneus. Era do então construtor de bicicletas e ferramentas *Peugeot*. (...) Era um quadro *Peugeot* com motor *Panhard* colocado à retaguarda e com a força de 1 ¾ cavalo. Tinha 3 velocidades e marcha-atrás. Eu e meu pai exibimo-nos na Foz do Douro nesse ano e a nossa primeira viagem foi de Coimbra à Guarda. Levámos 16 horas...

<sup>187</sup>“Foi, de facto, Ferreirinha quem montou em público a primeira bicicleta automóvel de motor a incandescência (Pétrolea) importada por João Garrido em Julho de 1895!” *Guiauto Ilustrado* (Porto), Outubro, 1929, 18.

<sup>188</sup> *O Velocipedista* (Porto), 1 de Agosto, 1895, 1.

<sup>189</sup> “Velódromo das Devezas. (...) 9ª Corrida (original), 10:000 metros; record em bicicleta com motor a petróleo pelo Sr. Benedito Ferreirinha. Esta máquina, que foi a primeira que se apresentou em público, deu 50 voltas, percorrendo 10:000 metros em 17 minutos e 1 segundo.” *O Velocipedista* (Porto), 1 de Setembro, 1895, 1.

<sup>190</sup>“Tivemos também a representação das bicicletas Clément, além de termos sido, como várias vezes o tenho revelado, os importadores da célebre «Pétrolea», que nunca meu pai chegou a vender... por não haver cliente.” Calixto, *Fala a Velha Guarda*, 120.

<sup>191</sup> *Tempo* (Lisboa), 20 de Outubro, 1895, 2.

<sup>192</sup> Na realidade, o novo espaço de Audincourt serviu fundamentalmente para atenuar as divergências no clã Peugeot as quais obrigaram Armand a separar este negócio dos outros já consolidados na empresa, encarado pelos restantes membros como uma futilidade e um capricho.

<sup>193</sup> Calixto, *Fala a Velha Guarda*, 21.

Há dois registos muito claros, quase contemporâneos, da chegada deste automóvel a Portugal, ambos publicados na revista *O Ocidente*. No primeiro<sup>194</sup> escreve-se literalmente o seguinte:

“(…) e, por curiosidade, mencionaremos que neste momento se encontra na nossa alfândega geral um veículo automóvel adquirido por um cavalheiro de Coimbra, sobre cuja classificação se suscitaram dúvidas, por omissão da pauta aduaneira, e não se saber se deverá pagar como velocípede se como veículo movido a vapor.

Numa edição posterior<sup>195</sup> volta-se a retomar o tema da inusitada importação desse Peugeot:

A carruagem automóvel que o Sr. Dr. Tavares de Mello mandou vir de França e que importou em cerca de 1:600\$000 réis, incluindo todas as despesas de alfândega, transportes, etc. tem aqui sido alvo de todas as atenções. É um carro elegante e com lugares para três pessoas. Tem grossas rodas pneumáticas e é movido por motor a petróleo (naphta) cuja despesa regula por 20 réis à hora. Nas subidas, pode atingir a velocidade de 11 kilometros por hora e em caminho plano 26, podendo parar facilmente, mesmo na maior velocidade. É esta a segunda carruagem automóvel que existe em Portugal sendo muito mais aperfeiçoada do que a primeira que veio, que pertence ao Sr. Conde de Avilez. O Sr. Dr. Tavares de Mello tem a vantagem de poder reparar qualquer avaria que se dê no seu excelente carro, porque em obras de marcenaria e serralheria é um artista como poucos.

Este automóvel é igualmente referenciado num artigo escrito em 1931 na revista do ACP exibindo até duas preciosas fotografias, uma do chassis completamente despido da sua carroçaria (datado incorrectamente de 1894) e uma outra, com menos qualidade ilustrando um dos famosos passeios à Foz a que o decano do automobilismo nacional, José Caetano Tavares de Mello, faz breve referência na sua entrevista. O artigo do ACP esclarece alguns dos principais aspectos desse automóvel:<sup>196</sup>

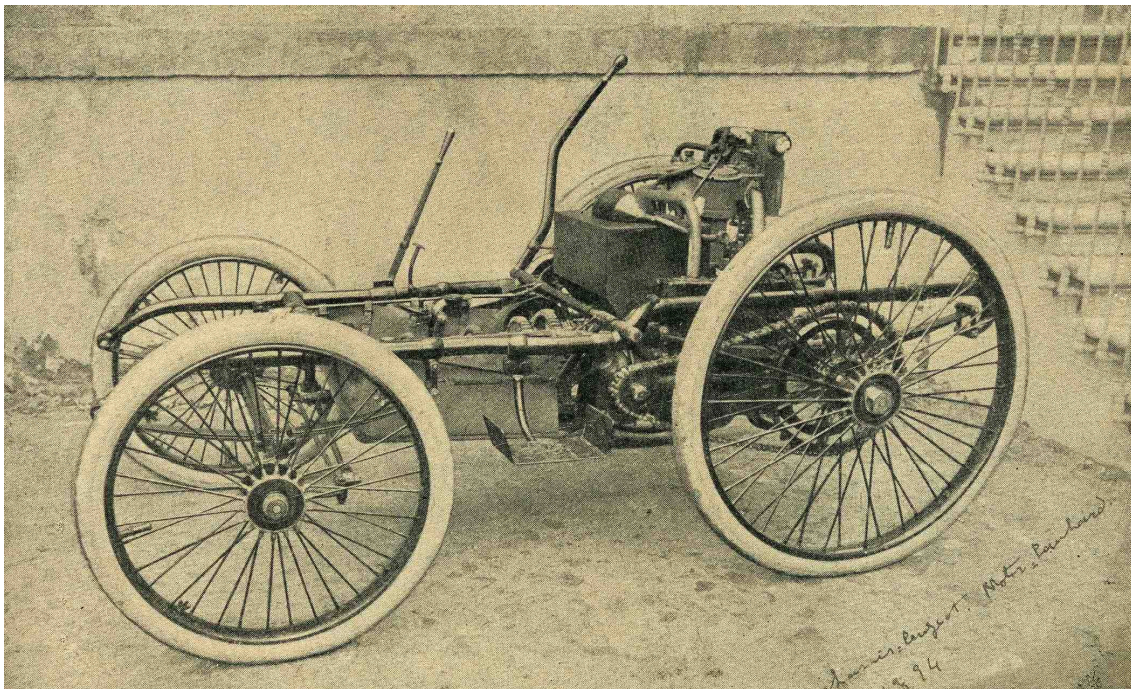


Figura 4.1 – Chassis do primeiro Peugeot importado para Portugal, em 1897  
Fonte: Francisco de Lima, “O automóvel em Portugal”, *Revista do Automóvel Clube de Portugal*, 4 (1931): 6

As características eram as mesmas do primitivo [Panhard et Levassor], motor em V a 4 tempos, 2 cilindros, já aperfeiçoado, *Phoenix Daimler*, construído por *Panhard et Levassor*, ignição por incandescência, motor colocado na parte da retaguarda, força de 1 cavalo e  $\frac{3}{4}$ ,

<sup>194</sup> *O Ocidente* (Lisboa) 20 de Janeiro, 1897, 11.

<sup>195</sup> “O Automobilismo”, *O Ocidente* (Lisboa), 10 de Março, 1897, 51.

<sup>196</sup> Francisco de Lima, “O automóvel em Portugal”, 6.

chassis de tubos de aço construído pela fábrica de bicicletas Peugeot (Audincourt). É curioso notar que já este automóvel tinha rodas metálicas, embora desiguais, como hoje mais correntemente é usado nos automóveis. O cârter da caixa de velocidades, que tinha já três velocidades e marcha-atrás, era uma simples saca de couro afivelada. Arrefecimento primitivo, já por circulação de água, que nalguns tipos, para ser completo, passava nos tubos de chassis! A embraiagem era feita pela alavanca grande, à direita que, segundo a posição, engrenava em uma das três rodas de velocidades, que eram de bronze. Direcção por meio de uma alavanca, que comandava o eixo da frente, por intermédio de uma corrente e uma roda dentada.

Há ainda um outro testemunho deste primeiro *Peugeot*, também recolhido por Vasco Calixto em entrevista ao Conde de Vinhó e Almedina:<sup>197</sup>

Quando o Tavares de Mello trouxe para Portugal o seu primeiro carro (...) levou-o para a Figueira e fui eu e a minha mulher quem primeiro andámos nesse carro. Demos umas voltas pelo Bairro Novo e foi a admiração de toda a gente. Ora isto foi... deixe ver, creio que em 1897.

Ao contrário do que sucedeu com o *Panhard et Levassor* importado pelo Conde de Avilez, que terá feito uns pequenos percursos em Lisboa – no dia em que o automóvel foi desencaixotado e preparado para começar a andar – e a viagem que o levou a Santiago do Cacém, Eduardo Tavares de Mello fez várias viagens, embora nem todas estejam referenciadas. Para além da temerária jornada efectuada muito provavelmente ainda no ano de 1897 entre Coimbra e Guarda, a que José Tavares de Mello faz referência, existe registo de um passeio efectuado em Janeiro de 1902, com a presença do Dr. Eduardo e do seu entretanto “desajustado” *Peugeot* que se vê confrontado com veículos mais modernos, apresentando outras evoluções tecnológicas características dos automóveis do início do século XX. A notícia desse passeio, aliás magnificamente ilustrada, veio a lume na revista *A Caça*, num artigo assinado por Zico Pedal, que era afinal o pseudónimo do conhecido José Caetano Tavares de Mello – que também participou na arrojada viagem embora a bordo de um *Panhard*, e não ainda de um *Darracq*, marca que começaria a importar pouco tempo depois. A crónica rezava assim:<sup>198</sup>

Eu, que folguei sempre com o progresso de qualquer ramo de «sport» no nosso país, registo hoje com prazer o passeio de automóveis, organizado em Coimbra, em que estes se apresentaram já num número regular, visto nele tomarem parte todos os existentes aqui. De facto, na manhã do dia 12 de Janeiro partiram da estrada da Beira em direcção à Pampilhosa, os seguintes veículos, propriedade dos Exmos. Senhores conde do Ameal (Phaeton *Panhard* 8 cavalos), João de Menezes (tricycle *Comiot* 1 cv  $\frac{3}{4}$ ), Dr. Refóios (*Benz* 10 cv), Afonso de Barros (voiturette *Richard* 3 cv  $\frac{1}{2}$ ), António Rainha (voiture légère *Clément*, tipo 6 cv) e Dr. Eduardo Tavares de Melo, decano dos «chauffeurs» em Portugal (Landulet *Peugeot* 6 cv). (...) O regresso, feito rapidamente e com insignificantes «pannes» que o autor destas linhas era chamado a resolver mostra o aperfeiçoamento a que já chegou a indústria de automóveis..

Até ao final do século XIX há ainda registo de mais três *Peugeot* importados para Portugal, fazendo fé na publicidade que o próprio Albert Beauvalet faria em 1905. Do primeiro, depois do veículo pioneiro do Dr. Tavares de Mello, existe abundante informação pois o seu cliente fez inúmeros contactos por carta não só com a fábricas *Peugeot* mas também com periódicos estrangeiros da especialidade e com outros clientes portugueses, dando-nos um testemunho impressionante das dificuldades que representava, nessa época, ter a coragem de encomendar um automóvel e, depois, andar com ele. Com efeito, no final do século XIX, uma extraordinária personagem surge no automobilismo nacional. Bernardino de Oliveira Baptista Saraiva era um proprietário de Vila Nova de Tázem que se apaixonou pelos automóveis. Esta relação, que teve tanto de inexplicável como de emocional, fez com que Oliveira Baptista iniciasse nos princípios de 1897 uma extensa consulta quer a fabricantes quer ainda a portugueses que ele julgava poderem ser representantes desses fabricantes. Depois de muito porfiar, estabeleceu a encomenda na *Peugeot* numa carta<sup>199</sup> que estabelecia assim o perfil do automóvel pretendido:

Que tenha quatro lugares, sendo em forma de «break»; isto é, dois lugares à frente voltados para diante e dois atrás «vis a vis» um do outro, e com entrada por detrás, devendo o condutor

<sup>197</sup> Calixto, *Fala a Velha Guarda*, 27.

<sup>198</sup> “Automobilismo”, *A Caça* (Lisboa) Janeiro, 1902, 101.

<sup>199</sup> Carta de Oliveira Baptista à *Automobiles Peugeot*, de 10 de Maio de 1897, Arquivos da Fundação Abel e João de Lacerda, Caramulo.

ocupar o lugar da frente do lado direito; que tenha tejadilho (...) com cortinas de tecido com borracha, devendo o tejadilho cobrir todos os quatro lugares e as cortinas taparem todo o carro de modo que a chuva e o vento não cheguem às pessoas que forem nele. (...); que as almofadas e os estofos sejam em marroquim preto; que o motor tenha a força de 6 cavalos; que as rodas sejam com pneumáticos; que tenha o «graisseur» Henry.

Em 29 de Maio, a *Peugeot* estabelece o contrato comercial do automóvel, pelo preço de 8010 francos,<sup>200</sup> incluindo um desconto de 4%, pedindo para o efeito um avanço contratual de 2600 francos sendo a encomenda confirmada por carta<sup>201</sup>. O prazo de entrega ficou fixado em 10 meses, o que consternou vivamente o Sr. Oliveira Baptista, facto que ele justamente realça numa das cartas enviadas para Audincourt:<sup>202</sup>

Sinto e admiro que V. Exa. não possa dar o carro pronto em menos de 10 meses; esse tempo é quase uma vida e não sei se eu ainda viverei esse tempo nem se ao menos ele virá a tempo de ir nele para o outro mundo.

Nessa mesma carta, o pioneiro automobilista conhece as primeiras dificuldades na definição precisa do seu automóvel, como consequência dos ruídos de comunicação num processo negocial efectuado à distância.<sup>203</sup>

Recebi a sua carta de 12 do corrente e fiquei surpreendido por V. S<sup>a</sup> dizer que o carro que eu encomendei não compreende tejadilho (dois) e que não sabia de que cortinas eu falo. (...) O que eu encomendei não é um «phaeton» é um «break para quatro pessoas. (...) Se da sua parte houve esquecimento em incluir na conta o preço do tejadilho e se é preciso aumentar o preço dele eu sujeito-me a isso. Admiro também que o carro só possa subir rampas de 10% na pequena velocidade, que é de 5 kilometros por hora, porque com essa velocidade sobem os que têm o motor de 5 cavalos, ora como este tem 6 cavalos parece-me que deve subir com mais velocidade. Não será assim?

No dia 11 de Setembro, Bernardino de Oliveira Baptista Saraiva, dirige nova missiva à *Peugeot*:<sup>204</sup>

Desejava saber se a construção do meu carro vai adiantada e venho pedir-lhe o favor de a activar de modo que esteja pronto sem falta no prazo de dez meses que me pediu, e que finda em 4 de Abril de 98, pois foi em 4 de Junho último que lhe fiz a encomenda. Lembro-me que, como eu estou longe, V. S<sup>a</sup> poderá servir primeiro os clientes daí que irão talvez pessoalmente pedir para lhes apressar as suas encomendas. Isso seria para mim um desgosto e causar-me-ia grande inconveniente se daí me falarem não se concluir o meu «phaeton» no prazo marcado, porque hei-de fazer em fins de Maio uma jornada para a qual o preciso.

Dois meses depois, Oliveira Baptista manteve a sua pressão sobre o construtor francês, enviando uma nova carta:<sup>205</sup>

Faz hoje exactamente cinco meses que lhe encomendei o meu «phaeton»; metade do tempo que V. S<sup>a</sup> me pediu para mo entregar; pelo que deve estar pelo menos metade feito. Hoje tenho ainda mais necessidade dele, porque, para aproveitar a ocasião, já vendi os cavalos e as carruagens que tinha e como vivo numa pequena aldeia, onde não há carros de aluguer, estou privado de meio de transporte.

Enquanto esperava e desesperava pelo seu automóvel, Oliveira Baptista fez-se assinante da revista *La France Automobile* e encomendou o *Petit Cours de Locomotion à Pétrôle* de Baudry de Saunier para se inteirar dos «feitiços da mecânica». Mas a parte prática não foi descurada, como este trecho de uma carta bem o ilustra:<sup>206</sup>

<sup>200</sup> Este preço é incrivelmente alto tendo em conta o valor que o D. Jorge de Avilez deu pelo *Panhard et Levassor*. Na verdade, o primeiro automóvel importado para Portugal custou um pouco mais de 5.600 francos fora impostos, o que ilustra o aparentemente inexplicável incremento de preço que os automóveis conheceram nestes primeiros anos de expansão.

<sup>201</sup> Carta de Oliveira Baptista à *Automobiles Peugeot*, de 4 de Junho de 1897, Arquivos da Fundação Abel e João de Lacerda, Caramulo.

<sup>202</sup> *Idem*, 17 de Junho de 1897.

<sup>203</sup> *Ibidem*.

<sup>204</sup> *Idem*, 11 de Setembro de 1897.

<sup>205</sup> Carta de Oliveira Baptista à *Automobiles Peugeot*, de 4 de Novembro de 1897, Arquivos da Fundação Abel e João de Lacerda, Caramulo.

<sup>206</sup> *Idem*, 4 de Novembro de 1897.



O Sr. Dr. Eduardo Tavares de Mello, de Coimbra, que este ano lhe comprou um carro, será o meu mestre para me ensinar a manobrar com o carro e diz-me que V<sup>a</sup>. S<sup>a</sup> manda umas instruções para isso. Neste caso rogo-lhe que m'as mande já para eu ir antecipadamente estudando a teoria.

O automóvel, com o número de chassis 395, foi efectivamente entregue em Abril de 1898, fazendo de Bernardino Oliveira Baptista um feliz proprietário de um *Peugeot*. E fiel, pois em 1904, compraria um novo modelo de 6 ½ cv monocilíndrico, desta feita a Albert Beauvalet.



Figura 4.2 – O *Peugeot* «phaeton» importado por Oliveira Baptista, em 1898  
Fonte: Arquivos da Fundação Abel e João de Lacerda, Museu do Caramulo.

Existem dois magníficos testemunhos gráficos<sup>207</sup> da dedicação de Oliveira Baptista à causa automóvel, ambos referentes a um passeio que se realizou em 1904, de Coimbra a Montemor-o-Velho e onde estão reunidos nove automóveis, entre os quais um *Peugeot* do pioneiro de Vila Nova de Tazém. Apesar das duas fotos não serem suficientemente explícitas, parece-nos que o *Peugeot* em causa é o primitivo adquirido em 1898, embora a carroçaria esteja algo diferente e as rodas não apresentem a normal assimetria entre eixos que caracterizava os veículos do século XIX. O detalhe que nos faz supor tratar-se do primeiro *Peugeot* – e não do segundo, já encomendado na *Agence Générale d'Automobiles* – é o sistema de direcção que não tem volante, facto que em 1904 já estava definitivamente banido no catálogo da marca de Audincourt. E a própria forma da carroçaria mais parece uma adaptação, mantendo-se a configuração do tejadilho com que o automóvel foi entregue. Este veículo histórico foi recordado cerca de trinta anos mais tarde na imprensa especializada portuguesa,<sup>208</sup> que publicou uma foto de catálogo acompanhada da seguinte legenda:

Automóvel *Peugeot*, adquirido em 1898, directamente na fábrica *Peugeot* pelo Sr. Oliveira Baptista de Passarela, Gouveia. Foi o terceiro automóvel entrado em Portugal. Tinha o motor atrás, debaixo do assento traseiro. A água do radiador circulava nas longarinas do chassis. (...) Devido á sua primitiva mecânica, as «pannes» eram constantes, mas sempre resolvidas, embora com algumas dificuldades, pelo seu proprietário, Sr. Oliveira Baptista que foi sempre um grande amador do automobilismo. Possuiu-o muitos anos, embora nos últimos tempos não fizesse uso dele.

<sup>207</sup> *A Caça* (Lisboa), Junho, 1904, 168-169.

<sup>208</sup> *O Volante* (Lisboa) 15 de Fevereiro, 1933, 8.

O terceiro *Peugeot* a entrar em Portugal – confiando na informação veiculada nas próprias indicações da publicidade efectuada por Albert Beauvalet – foi para Setúbal, ao cuidado do Dr. Luis Teixeira de Macedo e Castro, em 1899. Desconhecemos, contudo, se este *Peugeot* foi adquirido directamente na fábrica ou se já foi comprado através do primeiro representante oficial da marca francesa no nosso país, o famoso ciclista José d'Orey que em 1898 começou a vender entre nós as bicicletas daquela marca, anunciando paralelamente tratar-se do único agente em Portugal dos automóveis *Peugeot*. A quarta unidade – que se encontra actualmente no Museu do Caramulo – foi também adquirida em 1899 por P. Machado, morador na Rua Formosa, 121, no Porto. Foi facturado no dia 20 de Setembro de 1899, tendo chegado ao nosso país em Outubro, princípios de Novembro desse ano. Este automóvel está recenseado nos arquivos da fábrica e de acordo com essa informação trata-se de um Type 16, *Vis-a-Vis*, com o número de chassis 778, equipado com um grande radiador de cor azul e vivos amarelos. O facto de não haver referência ao importador e as informações do cliente final estarem registadas na própria *Peugeot* parece permitir a conclusão que esta viatura não passou pelo canal de importação que na altura seria José Diogo d'Orey & Comandita – se é que algum automóvel chegou a ser importado pelo ciclista.



Figura 4.3 – O *Decauville* de Alberto Andresen, rodeado de três triciclos motorizados num passeio em 1897  
 Fonte: *Revista do Automóvel Clube de Portugal*, 3 (1950): 25.

O terceiro automóvel a entrar em Portugal terá sido o de Alberto Andresen, no Porto. Tratava-se de um *Decauville*, outra marca francesa que iniciou a sua produção industrial recorrendo ao licenciamento de outro motor alemão, neste caso da *Benz*. Num artigo publicado na revista do Automóvel Clube de Portugal, assinado pelo filho do próprio comprador, são descritas em pormenor algumas das peripécias efectuadas nesses longínquos tempos com esse histórico veículo:<sup>209</sup>

O *Decauville* já vinha equipado com rodas, calçando pneumáticos sistema *Dunlop*. Foi despachado pela Alfândega do Porto em 1897, sendo portanto o segundo automóvel a ser introduzido em Portugal. Mas, a bem dizer, foi o primeiro que transitou nas estradas nacionais e que deu início a este turismo em Portugal. (...) Tinha duas velocidades à frente, mas não possuía marcha de recuo... nesse sentido só empurrado. Pesando cerca de 180 kg, este automóvel francês era munido com um motor monocilíndrico de 3 cv, do fabricante alemão *Benz*. A sua inflamação era produzida por meio de vela de porcelana, à incandescência. Por conseguinte, para pôr o motor em movimento era mister primeiro aquecer até ao rubro, e por

<sup>209</sup> *Revista do Automóvel Clube de Portugal*, 3 (1950): 25.

meio de maçarico, a respectiva vela. Só então é que o dito motor ficava em condições de ser posto a girar. A manivela para este fim era introduzida lateralmente, à rectaguarda.

Porém, os relatos da família Andresen, bem como algumas fotografias que foram registadas desse passeio, mostram que o *Decauville* foi acompanhado de três triciclos motorizados, pertencentes a Carlos Andrade Vilares, Albano Cardoso Lopes e Amadeu Maria Martins, pelo que estas viaturas devem também ser incluídas na lista das importações, provavelmente adquiridos à casa de Silvestre Teixeira.

Um outro automóvel ainda hoje existente, o *Boyer*, entrou em Portugal em 1898. Foi adquirido por um francês que vinha para Portugal, tendo-o despachado por via marítima para o porto de Leixões. Ao que parece, a bordo, deixou-se tentar pela realização de um bom negócio e o automóvel foi vendido a Domingos Francisco Guimarães, morador em S. Martinho do Conde.<sup>210</sup> António Dias Costa, que o adquiriu em 1939, recordou uma história curiosa sobre este automóvel:<sup>211</sup>

Em 1896, com a idade de 8 anos, fui eu para a escola primária de São Martinho do Conde. (...) Por ali só passavam carros de bois e raríssimas diligências. Um dia, porém, o sossego da rapaziada e até do professor, foi perturbado pelo matraquear de qualquer coisa estranha à nossa compreensão que assustadoramente parecia vir ao nosso encontro. Como impulsionados por uma mola, o rapazio e o professor saíram de roldão, ficando todos extasiados ao verificarem que um bólido passava diante da escola para se deter a poucos metros de distância. (...) [O] mestre explicou-nos que aquilo se tratava de um “carro tocado a fogo” cuja descrição já ele tinha lido em tempos mas que, segundo a sua opinião, não representava mais que uma curiosa fantasia sem alguma utilização prática.

Esse automóvel, “tocado a fogo” era o *Boyer* que, quarenta anos depois ficaria na posse daquele estudante primário, embevecido com o ruído daqueles novos veículos. Dias Costa, no desfiar das suas memórias, fala também de dois automóveis que, provavelmente, terão sido importados antes de 1900:<sup>212</sup>

Em 1901 lembro-me muito bem de ver um automóvel a vapor, aquecido a parafina, muito mais antigo que o *Boyer*. E em 1904, durante a inauguração de uma escola primária nas Necessidades, assisti à chegada de um senhor francês chamado Mouta, que conduzia um aparelho muito antigo, semelhante a esse a vapor. A inflamação era produzida por meio de uma vela metálica e cilíndrica, aquecida inicialmente por um maçarico de gasolina até atingir a temperatura necessária para o motor pegar. O carro tinha a configuração de uma vitória de tracção animal com duas rodas grandes atrás e duas pequenas à frente, onde actuava uma alavanca manual destinada à direcção. Tinha meia capota em cabedal e assentos vis-a-vis e o motor era à rectaguarda.

O primeiro automóvel, a vapor, sendo “muito mais antigo que o *Boyer*”, seria com grande probabilidade anterior a 1896 e o automóvel do Mr. Mouta, pela sua descrição – sobretudo a direcção por cana de leme e a ignição por incandescência – também deveria ser contemporâneo do primeiro *Panhard et Levassor*. Contudo, nada mais foi possível obter sobre estas viaturas. Parece-nos, no entanto, razoável admitir que, tanto pela “janela temporal” que é fixada, como pela inventariação das suas características técnicas, estes dois automóveis referenciados na entrevista a António Dias Costa serão incontestavelmente da última década do século XIX. Porém, nada se sabe sobre a data da sua importação, que é o critério que aqui prevalece. É provável que o primeiro veículo referenciado, por se tratar de uma viatura a vapor, fosse um *Bollée*, tanto mais que Sanches de Castro se refere a um veículo desta marca afirmando que “se eu fizer chamada às minhas mais remotas recordações, poderei dizer que o primeiro automóvel que passou pelos meus olhos foi um *Bollée*.”<sup>213</sup> Outra hipótese pode levar-nos a crer que o automóvel de Mr. Mouta possa ser o *Decauville* de Alberto Andresen, uma vez que essa viatura corresponde no essencial à descrição formulada por Dias Costa. Com efeito, em 1899, é anunciado que Alberto Andresen tinha feito já uma nova encomenda à *Decauville* de um carro automóvel – mais avançado do que o seu “velho” *Decauville* de 1897.<sup>214</sup> Isso

<sup>210</sup> João Lopes da Silva, *Automóveis Antigos em Portugal* (Lisboa: INAPA, 1990), 15.

<sup>211</sup> Calixto, *Fala a Velha Guarda*, 132-133.

<sup>212</sup> *Idem*, 133.

<sup>213</sup> Castro, “Apontamentos para a história do automobilismo em Portugal”. Todavia, este veículo também pode ser aquele cuja importação Sanches de Castro atribui a Sebastião das Neves.

<sup>214</sup> O Sr. Alberto Andresen, importante negociante e industrial português, encomendou um carro automóvel Decauville e espera-o brevemente.” *O Tiro Civil* (Lisboa), 1 de Março, 1899, 3.



implica que seria credível, por um lado, haver um novo veículo importado em 1899 e que a transferência de propriedade do anterior automóvel se tenha consumado, pouco tempo depois. No sul do país, as importações foram menos numerosas. Conhecem-se as capacidades de *chauffeur* do Infante D. Afonso, que ficou conhecido como o “Arreda”, mas ignora-se em geral que terá adquirido um triciclo *Clément*,<sup>215</sup> a julgar por um texto publicado em 1899:<sup>216</sup>

Começa a desenvolver-se nesta cidade [Porto] este novo género de sport e que lá fora está já hoje muito conhecido. Há uns 2 meses veio o primeiro tricycle a petróleo para o distinto engenheiro e capitalista, sr. Carlos Vilares e logo em seguida veio outro para o importante industrial sr. Amadeu Maria Martins. Estão a chegar mais dois para os srs. António da Silva Cunha, dono da importante fábrica Confiança, e João Garrido, conhecido negociante de velocípedes. Todos estes motorcycles são da importante fábrica *Clément* e já muito mais melhorados do que o que possui Sua Alteza o senhor Infante D. Afonso.”

Sendo o texto de Março de 1899 e referindo-se o articulista aos outros veículos como sendo mais modernos do que o do Duque do Porto, tudo indica que o *Clément* de D. Afonso tenha sido importado ainda em 1898, ano em que o seu irmão adquiriu também um automóvel *Panhard*. Sobre o triciclo do Infante D. Afonso há também pouca informação, sendo relevante confirmar que este veículo não fazia parte do espólio da Casa Real, efectuado após a revolução republicana.



Figura 4.4 – Os triciclos eram, de acordo com a Pauta Alfandegária vigente até 1907, considerados automóveis  
Fonte: Fundação Abel e João de Lacerda, Museu do Caramulo.

Outro dos automóveis importados directamente, de que se conhece relativamente bem a história, é o *Hurtu*, que esteve durante largos anos exposto no Museu do Caramulo. Esse *Hurtu*, produzido em 1898, foi importado em 1900, em segunda-mão, por José Augusto de Carvalho Fonseca, um português emigrante no Brasil, que durante uma viagem a Paris resolveu trazê-lo para Portugal. Expedido para o Porto, foi reparado e afinado nas instalações de João Garrido, na Rua Passos Manuel, uma vez que Carvalho Fonseca desejava levá-lo para a sua terra natal, Leomil, na Beira Alta. O *Hurtu* foi primeiro despachado por comboio para a Régua e aí então terá iniciado a sua viagem com a primeira etapa a desenrolar-se entre a Régua e Lamego. Contudo, ao sair de Lamego, o automóvel parou e ali ficou, uma vez que não

<sup>215</sup> “[L]á vinha no meio de uma fumarada a imponente motocyclette conduzida sabiamente pelo príncipe D. Afonso, irmão de Sua Majestade El-Rei Dom Carlos.” João Lopes da Silva, *Motos Antigas em Portugal* (Lisboa: INAPA, 1995), 20. Nesta altura, as motocicletas podiam ter duas ou três rodas.

<sup>216</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 15 de Março, 1899, 1.

existia ninguém naquela localidade que estivesse habilitado a repará-lo. Por essa razão, José Carvalho Fonseca enviou uma carta para João Garrido onde explicava o sucedido pedindo uma ajuda técnica.<sup>217</sup>

Pouco tempo estive sem lhes pedir explicações sobre a marcha do automóvel. No percurso da Régua a Lamego (14 km) sempre a subir, portou-se regularmente – bem entendido na pequena velocidade, mas notei que não funcionava bem pois algumas vezes quis mudar a velocidade e principiava a jogar e a estremecer muito, de forma que tive de viajar com a pequena; como o amigo sabe, aquece demasiadamente e, para obviar a este inconveniente, refrescava-lhe a água amiúde, tanto quanto era possível. À saída de Lamego, também subindo, quando lhe deu a mania, parou e não mais quis seguir; estaria cansado da viagem forçada que teve? Creio que não; examinei tudo detidamente, tanto quanto a minha pouca prática me permitiu, nada encontrei de extraordinário e, quando o punha a funcionar, trabalhava bem, mas quando lhe passava a correia de pequena velocidade, dava duas voltas e parava.

A viatura terá estado parada em Lamego, fechada numa loja e regressou ao Porto, provavelmente rebocada por tracção animal e depois despachada pela ferrovia. A pouco venturosa excursão desanimou o emigrante português que, ao voltar para o Pará, deixou o *Hurtu* nas instalações de João Garrido para que este o vendesse, o que aconteceu em Janeiro de 1902.



Figura 4.5 – O Hurtu entrou em Portugal em 1900  
Fonte: Fundação Abel e João de Lacerda, Museu do Caramulo.

Ainda em 1899, de acordo com as declarações de Raoul Buisson, grande ciclista profissional, com vários títulos ganhos na Europa e na América do Sul, primo de Albert Beauvalet, ter-se-ão importado por sua iniciativa dois automóveis e alguns triciclos a motor, que serviram essencialmente de suporte a uma escola de condução sediada no campo Grande, numa casa conhecida como Chalet Raleigh.<sup>218</sup>

<sup>217</sup> João Garrido, “Subsídios para a História do Automobilismo Português: o Hurtu de 1898 – o segundo carro mais antigo existente em Portugal”, *Mundo Motorizado* (Lisboa), Setembro, 1966, 3.

<sup>218</sup> Agostinho Domingues, *Uma grande figura do desporto – Raoul Buisson* (Lisboa: Astoria, 1954), 52.



As importações dos Estabelecimentos João Garrido são aquelas que oferecem mais dificuldades, embora haja alguma informação relevante sobre elas. Na revista “Sombra e Luz”, publicada no Porto, aparece um pequeno texto, que funciona como suporte de uma fotografia onde aparece uma *voiturette Decauville*, onde se pode ler o seguinte:<sup>219</sup>

Este automóvel é munido de um motor de 2 cilindros, de força de 5 cavalos, com resfriamento de água. A inflamação da gasolina é eléctrica, tem 3 velocidades permitindo fazer com a pequena as subidas mais íngremes. Tem lugares para três pessoas adultas e uma criança, molas à frente e atrás. O chassis é muito sólido e os pneumáticos são de 90 mm. Há já 6 “voiturettes” em Portugal deste fabricante, mas deste modelo – o mais moderno – há apenas duas, mandadas vir pela casa João Garrido, desta cidade.

Mais tarde, numa polémica com Albert Beauvalet, nas páginas da revista *Guiauto Ilustrado*,<sup>220</sup> João Garrido – que escreve com segurança, argumentando que tinha consultado os documentos do seu arquivo para fundamentar a sua réplica – invoca que a sua casa tinha vendido duas dezenas de Triciclos e Quadriciclos automóveis, entre 1897 e 1900. Num folheto editado em 1903, os Estabelecimentos João Garrido anunciavam que tinham vendido seis motocicletas de mais de um lugar e *voiturettes* para além de catorze motocicletas e motocicletes:<sup>221</sup> Se este catálogo confirma assim as duas dezenas de triciclos e quadriciclos reclamados por Garrido na revista *Sombra e Luz*, não nos esclarece, contudo, sobre se no “grupo dos motociclos e das motocicletas” há só viaturas de duas rodas com motor. Convém recordar, aliás, que a classificação da época chama ao motociclo um “ciclo (ordinariamente sobre a forma de triciclo) a que está adoptado um pequeno motor que o acciona o qual é posto em movimento por meio de um jogo de pedais accionado pelo ciclista.”<sup>222</sup> Se não há motocicletas na lista, ter-se-ão de acrescentar conseqüentemente mais algumas viaturas ao conjunto dos veículos importados antes de Julho de 1900 mas nesse documento não há mais informação que nos permita separar dessas 20 unidades quais os que entraram a fronteira a partir de Julho de 1900.

Duas referências finais para dois veículos de que sabe muito pouco mas que têm referências em textos importantes e datados. A primeira é recolhida num livro de Francisco Câncio:<sup>223</sup>

O automobilismo no Século XIX só apareceu nos últimos anos do século. Mas apareceu excitante... e quase a medo. (...) Quando pelas ruas da cidade passava um destes raríssimos meios de transporte, a multidão corria para ver... e sorria. Em 1896, fez furor uma «maquineta»<sup>224</sup> de Jorge de Castilho, passeando com o seu amigo, o Barão da Areia Larga.

Um segundo veículo, situado em 1900, refere-se a um triciclo de distribuição, apontado pela imprensa lisboeta como o único que, então, circulava em Lisboa:<sup>225</sup>

Os automóveis saem por tal preço em Lisboa e são tão excelentes as ruas da capital para esse género de sport que não sabemos senão dum que se tenha domiciliado. É um triciclo maravilhosamente manobrado que faz a distribuição dum estabelecimento da baixa.

Para sistematizar a informação dispersa e esparsa sobre a importação destes automóveis construímos uma tabela, que se segue, e para a qual se levaram em linha de conta as notas, as declarações e as notícias que se conhecem sobre esses veículos, cujas fontes fomos indicando ao longo deste capítulo.

A necessidade deste exercício prende-se com o facto de ser interessante ter uma ideia da ordem de grandeza dos veículos entrados até Julho de 1900, data a partir da qual já há registos oficiais de importação. As linhas com fundo cinzento referem-se a veículos cujos dados estão relativamente estabilizados e sobre os quais não existem grandes dúvidas sobre o seu processo de entrada no nosso país. Existem, no entanto, incertezas razoáveis sobre os outros veículos.

<sup>219</sup> *Sombra e Luz* (Porto), Dezembro, 1900, 85-86.

<sup>220</sup> *Guiauto Ilustrado* (Porto), Outubro, 1929, 18.

<sup>221</sup> Estabelecimentos João Garrido, *Tabela de Preços e Descrição dos principais modelos 1903* (Tipografia Portuense: Porto, 1903).

<sup>222</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 1 de Maio, 1900, 7.

<sup>223</sup> Francisco Câncio, *Aspectos de Lisboa no Século XIX* (Lisboa: Imprensa Baroeth, 1939), 47.

<sup>224</sup> Não existem registos deste veículo. Presume-se que se trate de um triciclo motorizado.

<sup>225</sup> *Gazeta dos Caminhos-de-ferro* (Lisboa), 16 de Agosto, 1900, 246.

Tabela 4.1  
Reconstituição da lista de viaturas automóveis entradas em Portugal até Julho de 1900

#	Marca	Cliente	Local	Mês	Ano	Status	Importação
1	Clement Moto	João Garrido	Porto	7	1895	Novo	João Garrido
2	Bollée (?)	Sebastião das Neves	Viana do Castelo		1895 (?)	?	Directa
3	Panhard	Conde de Avilez	S. Tiago	10	1895	Novo	Directa
4	Clement Moto	Santos Beirão	Lisboa	10	1895	Novo	Santos Beirão
5	(?) (Vapor)	?	?		1896	?	?
6	Triciclo	Jorge de Castilho	Lisboa		1896		Directa (?)
7	Peugeot	Dr. Eduardo Tavares de Mello	Coimbra	2	1897	Novo	Directa
8	Decauville	Alberto Andresen	Porto	5	1897	Novo	Directa
9		Carlos Andrade Vilares	Porto		1897	Novo	Dias Teixeira (?)
10		Amadeu Maria Martins	Porto		1897	Novo	Dias Teixeira (?)
11		Albano Cardoso Lopes	Porto		1897	Novo	Dias Teixeira (?)
12		Mr. Mouta	Varzim		1897 (?)	?	?
13	Benz	?	?		1897 (?)	Novo	J. S. Pereira
14	Panhard 8 cv	D. Carlos de Bragança	Lisboa		1898	Novo	Directa
15	Peugeot	Oliveira Baptista	Tázem	4	1898	Novo	Directa
16	Clement Tricycle	Infante D. Afonso	Lisboa		1898	Novo	Directa
17	Boyer	Domingos Francisco Guimarães	Guimarães		1898	Usado	Directa
18	Clement Tricycle	Carlos Vilares	Porto		1899	Novo	João Garrido
19	Clement Tricycle	Amadeu Silva	Porto		1899	Novo	João Garrido
20	Clement Tricycle	António da Silva Cunha	Porto		1899	Novo	João Garrido
21	Clement Tricycle		Porto		1899	Novo	João Garrido
22	Peugeot	Luís Teixeira de Macedo e Castro	Setúbal		1899	Novo	?
23	Peugeot type 16	J. Pacheco	Porto	10	1899	Novo	Directa
24	Decauville	Alberto Andresen	Porto		1899	Novo	Directa
25		Raoul Buisson	Lisboa		1899	Usado	Directa
26		Raoul Buisson	Lisboa		1899	Usado	Directa
27		Raoul Buisson	Lisboa		1899	Usado	Directa
28		Raoul Buisson	Lisboa		1899	Usado	Directa
29	Hurtu	José Carvalho Fonseca	Leomil	7	1900	Usado	Directa

Cf. Fontes indicadas ao longo do capítulo

*A Empresa Automobilista Portuguesa, de Coimbra,  
abre dentro de algumas semanas  
uma sucursal em Lisboa – na Avenida da Liberdade.  
A capital vai tomando o aspecto de uma cidade... do seu tempo.  
Os automóveis cruzam frequentemente as ruas e praças  
e os estabelecimentos dos teuf-teuf e ateliers de reparações multiplicam-se*

*O Tiro Civil, 15 de Dezembro de 1903, 12*

## 5. O início do Comércio Automóvel e da sua legislação

O comércio automóvel estruturado, no sentido moderno do termo, isto é, com uma rede intermediária de distribuição capaz de assegurar a interface entre o construtor e o cliente, constituindo *stocks* para acelerar o processo de decisão e venda, promovendo igualmente a assistência após-venda – incluindo manutenções programadas, reparações mecânicas e venda de peças originais – nasceu em Portugal na primeira metade da primeira década do século XX. Antes de se atingir essa fase, o comércio automóvel entre nós teve alguns operadores distintos – que acabaram, de alguma forma, por se sobrepor durante algum tempo – constituídos tanto por simples comissionistas, como por empresas de ramos complementares de mobilidade que passaram a promover a venda de automóveis. Porém, gradualmente, o negócio começou a ser dominado por empresas vocacionadas exclusivamente para a venda de automóveis, embora sem responsabilidades na globalidade da cadeia de valor, em particular na prestação de serviços de assistência pós-venda. Sobre a evolução do comércio automóvel, existem algumas fontes coevas que nos dão algumas indicações sobre a forma como conduziam o negócio, embora seja difícil quantificar, nalguns casos, o volume de transacções efectuadas. Hoje, sem arquivos consistentes que possam reconstituir essa actividade, podemos colher informações na publicidade que essas empresas efectuavam e nas notícias que foram editadas nos periódicos da altura.

### 5.1 Arranque do comércio automóvel na cidade do Porto

Este sector de actividade começou a ser publicitado no Porto, em 1899, graças a dois empreendedores, ambos dedicados ao negócio das bicicletas, através das respectivas empresas: João Garrido, representante dos velocípedes *Clément*, e Silvestre Dias Teixeira, distribuidor das bicicletas *Gladiator*. Com uma diferença de semanas, estes dois pioneiros começaram a anunciar os seus novos produtos na imprensa local. Silvestre Dias Teixeira falava de “triciclos e automóveis com o novo motor *Aster-Gladiator*” em Agosto de 1899<sup>226</sup> e umas semanas depois, voltava a referir-se aos “triciclos com o motor a petróleo *Aster-Gladiator*, os que melhor resultado têm dado nas estradas portuguesas”. Só em Dezembro, João Garrido publica um anúncio onde explica que a sua casa é “agência de motociclos e automóveis dos principais construtores franceses.”<sup>227</sup> Nesse mesmo suporte, Silvestre Dias Teixeira vai mais longe na comunicação:

Os Automóveis e Motociclos munidos do motor *Aster Gladiator* de 2 ¼ até 12 cavalos de força são os mais aperfeiçoados que apareceram ultimamente e os que melhor resultado têm dado em todas as estradas, conservando sempre boa marcha, devido ao seu excelente carburador

---

<sup>226</sup> *A Mariposa* (Porto), 13 de Agosto, 1899, 4.

<sup>227</sup> *A Mariposa* (Porto), 3 de Dezembro, 1899, 4.

patenteado. Esta casa fornece também triciclos automóveis com o antigo motor *Dion & Bouton*, com um abatimento de 10% (da força de 1  $\frac{3}{4}$  até 3 cavalos).

Em Janeiro de 1900, surge aquele que é, provavelmente, o primeiro anúncio publicado em Portugal, sob a responsabilidade de Silvestre Dias Teixeira, onde aparece explicitamente a gravura de um automóvel, um *Gladiator*, no qual se afirma:<sup>228</sup>

Carros automóveis – Tomam-se encomendas e dão-se todos os esclarecimentos sobre automobilismo. Correspondência directa com os melhores fabricantes franceses, ingleses e alemães.



UNICO DEPOSITARIO EM PORTUGAL  
DAS CELEBRES BICYCLETAS

## Gladiator

as que mais garantia oferecem aos cyclistas, pela SOLIDEZ de sua construção, LEVEZA de andamento, ELEGANCIA de seus quadros e finalmente pelo seu modico preço, para todos os modelos de 1900.

**BICYCLETAS, MOTOCYCLOS E AUTOMOVEIS**

CASA FUNDADA EM 1891

### Silvestre Dias Teixeira

153, RUA DO SÁ DA BANDEIRA, 157

**MOTOCYCLOS**, munidos de motores **Aster-Gladiator** ou de **Dion Bouton**, da força 2  $\frac{1}{4}$  até 3 cavallos, os melhores até hoje conhecidos, e preferidos pelos melhores **chauffeurs**.

*Preços e vantagens excepcionaes.*

**CARROS AUTOMOVEIS**—Tomam-se encommendas e dão-se todos os esclarecimentos sobre automobilismo.  
Correspondencia directa com os melhores fabricantes francezes, ingleses, e allemães.

*Alugam-se e vendem-se bicycletas novas e usadas para homem senhora e creança, a preços sem competencia*

*Sortido completo de accessorios, algodão, torçaes, oleos e agulhas para machinas de costura e meias.*

**CASA FILIAL**  
82-RUA DE CEDOFEITA-86  
(Esquina da travessa de Celofeita)

**DEPOSITO DAS MACHINAS DE COSTURA «DAVIS»**  
(A melhor marca americana). Vendas a prestações de 500 rs. semanae



Figura 5.1 – Este deverá ser, provavelmente, o primeiro anúncio publicado em Portugal em que se representa explicitamente um automóvel, neste caso da marca *Gladiator*  
Fonte: *O Campeão* (Porto), 7 de Janeiro, 1900, 4.

<sup>228</sup> *O Campeão* (Porto), 7 de Janeiro, 1900, 4.

A família Dias Teixeira estava claramente envolvida neste novo negócio da mobilidade e a comercialização de automóveis era um prolongamento por continuidade da sua primeira actividade: as bicicletas. Alfredo Dias Teixeira recordou,<sup>229</sup> alguns anos mais tarde, que em 1893 iniciaram as vendas das bicicletas *Gladiator* e, pouco depois, motos da mesma marca. Só em 1900 começaram a trabalhar os automóveis *Gladiator*, que abandonaram três anos depois por terem ficado com a representação da *FIAT*. Todavia, a existência de publicidade não é condição suficiente para comprovar a venda de veículos. É o caso do primeiro anúncio conhecido, em Lisboa, em que se faz alusão a automóveis, numa breve nota de pé de página, e que foi publicado em 1898, sendo da responsabilidade de José d'Orey, um dos grandes ciclistas nacionais da altura e representante das bicicletas *Cycledor* e *Peugeot* no nosso país. Numa das suas inserções tendo como foco principal as bicicletas, pode ler-se em nota de rodapé: “Únicos agentes em Portugal dos *Automóveis Peugeot* – José d'Orey & Comandita”. O que não se conhece é o alcance da sua actividade comercial entre nós, neste contexto.

No Porto, João Garrido publicou bastante informação sobre a sua actividade comercial. Em 1903, Garrido mandou editar um magnífico folheto onde anunciava as principais novidades na área automóvel, da sua responsabilidade. No texto, o comerciante reclama uma série de precedências: a importação da primeira bicicleta-automóvel em 1894, o primeiro triciclo automóvel, em 1898 e a primeira *voiturette* automóvel, em 1901, dando depois uma lista de clientes, dos quais dois – o rei e o conde da Penha Longa – eram garantidamente usufrutuários das marcas que representava, mas não clientes da sua casa. Nessa lista, entre automóveis, motociclos de mais de um lugar e *voiturettes*, podemos contar, para além dos dois anteriormente citados, 17 nomes, aos quais se acrescentam mais 14 nos motociclos, o que perfaz um total de trinta e um veículos vendidos.<sup>230</sup>

Nos textos sobre importadores de automóveis editados avulsamente nos anos seguintes na imprensa especializada, nunca se fala de José d'Orey – nem das eventuais vendas de automóveis *Peugeot* sob a sua responsabilidade – tal como também se ignora a actividade de João Soares Pereira, um inesperado comerciante de automóveis em Viseu. Porém, estes dois nomes, como outros, são citados por Alfredo Duro:<sup>231</sup>

O primeiro português que no nosso país se dedicou à propaganda e venda de automóveis foi o senhor João Soares Pereira, da cidade de Viseu, onde era estabelecido, em 1896, com o negócio de venda de bicicletas. Fora o introdutor naquela região das máquinas *Raleigh* e seus acessórios. Era simultaneamente agente para aquele distrito das máquinas de costura *Memoria*, *Winhon*, *Seidal* e *Triester*. Em Março de 1897, segundo um documento oficial em nosso poder, o senhor João Soares Pereira, que possuía o *privilégio para a venda dos carros automóveis que sejam alimentados com petróleo e movidos sem cavalos*, vendeu um destes transportes para a África Ocidental, pelo preço de 3.800 francos. Podemos afirmar, porque temos as provas na mão que o senhor João Soares Pereira foi o fundador do comércio de automóveis em Portugal. Seguiram-se-lhe cronologicamente as firmas José Diogo d'Orey, Santos Beirão e Henriques (Casa Memória), de Lisboa; Silvestre Dias Teixeira e João Garrido, do Porto. Isto é, de 1897 a 1901.

No arquivo do Museu do Caramulo, existe um conjunto de transcrições de cartas de um “promitente-comprador” de um automóvel, o senhor Bernardino de Oliveira Baptista Saraiva, a que já nos referimos anteriormente, que antes de comprar o seu *Peugeot* contactou o empreendedor João Soares Pereira em 18 de Abril de 1897, onde se afirmava o seguinte:<sup>232</sup>

Dizem-me os senhores Oliveiras e Diogo, de Lisboa, que V<sup>ª</sup> S<sup>ª</sup> lhes mandou vir do estrangeiro um carro movido a petróleo. Se pois, V<sup>ª</sup> S<sup>ª</sup> é agente de alguma casa construtora desses carros peço-lhe o favor de me dizer que casa é, e de me enviar os catálogos com desenhos, preços e mais esclarecimentos, pois talvez resolva comprar um.

No dia 22, João Soares Pereira terá respondido a Bernardino Oliveira Baptista, afirmando que iria solicitar catálogos à sua representada, a marca *Benz*. Mas, provavelmente, como os catálogos recebidos estavam em alemão, a partir desta data, Bernardino de Oliveira Baptista passa a negociar directamente com a *Peugeot*, em França, com quem acabará por fechar

<sup>229</sup> *O Volante* (Lisboa), 5 de Janeiro, 1928, 13-14.

<sup>230</sup> *Estabelecimentos João Garrido*, 4. Há vários nomes repetidos nas diversas categorias o que faz concluir que algumas pessoas compraram diferentes tipos de veículos a João Garrido. Estão nesse caso Amadeu Martins, um dos inscritos na Corrida da Figueira e Francisco Moreira da Silva.

<sup>231</sup> Alfredo Duro, *História do Automóvel* (Lisboa: Tip. Imp. Artística, 1950), III.

<sup>232</sup> Cartas de Bernardino de Oliveira Baptista Saraiva, Arquivo da Fundação Abel e João Lacerda, Museu do Caramulo.

negócio. Do que aqui se refere, parece-nos óbvio concluir, em primeiro lugar, que João Soares Pereira terá vendido efectivamente automóveis em regime de comissionista – conforme se conclui quer da documentação observada por Alfredo Duro, quer pelas cartas de Oliveira Baptista – e, em segundo, que tinha acesso directo a alguns fabricantes, muito provavelmente à *Benz*.<sup>233</sup> Como se referiu no capítulo anterior, também a empresa Santos Beirão & Henriques, Lda, conhecida como Casa Memória, iniciou a importação de veículos com motor em 1895,<sup>234</sup> o que coincide com as declarações de Duro.

Antes da viragem do século, são estes os únicos operadores que se conhecem no sector automóvel,<sup>235</sup> em Portugal, verificando-se assim que Lisboa teve um papel diminuto nesta área de negócio, até 1902, altura em que as vendas crescem e os representantes sedeados na capital começam a surgir. Em 1901, surge na imprensa da capital um anúncio a um Eduardo Tabora – Comissões e Consignações,<sup>236</sup> localizado na Rua do Arco da Bandeira, 54, 1º, que faz referência à venda de automóveis sistema Scott para passageiros e carga, “usados com grande êxito no exército francês”, mas não há registos que assinalem alguma actividade deste comissionista, materializados em vendas de automóveis. Tabora, aliás, tinha uma área de actuação vastíssima, que ia das locomotivas aos motores, passando por velocípedes, materiais para caminhos-de-ferro, ferramentas e acessórios para a indústria e agricultura. Os reflexos do trabalho na área do comércio automóvel até meados de 1902, na cidade de Lisboa, são assim praticamente nulos, o que nos leva a concluir que a frase de João Garrido (Filho), proferida três décadas depois, não estivesse muito longe da verdade:<sup>237</sup>

Um dos automóveis anunciados na revista «Sombra e Luz» (...) foi vendido para Lisboa em 21 de Maio de 1901 e lá entregue por meu pai. O comprador, não tendo encontrado em Lisboa quem vendesse automóveis, teve de ir ao Porto fazer a aquisição.

Outras referências mostram o atraso de Lisboa nesta demanda pelo progresso, destacando-se em particular um texto escrito por José Caetano de Tavares e Mello, filho de Eduardo Tavares de Mello – importador do segundo automóvel com motor a explosão que veio para Portugal – e ele próprio futuro importador dos automóveis Darracq na cidade de Coimbra, numa crónica assinada com o seu habitual pseudónimo, Zico Pedal:<sup>238</sup>

Este nosso passeio, o primeiro no seu género (...) mostrará pelo menos ao país e principalmente a Lisboa, onde existem menos automóveis que no Porto e mesmo em Coimbra, que o automobilismo (...) tem hoje um fim verdadeiramente económico e prático.

## 5.2 O despertar do comércio em Lisboa

Lisboa estava efectivamente atrasada face a Coimbra e sobretudo, ao Porto. Na capital, os primeiros passos sérios dados nesta actividade começam em meados de 1902. O engenheiro Leopoldo de Sousa de Cachapuz, italiano de nascimento, mas filho de um português natural de Viseu, iniciou a distribuição dos produtos *FIAT* nesse ano, apenas com um pequeno escritório de representação no Hotel Francfort, na Rua de Santa Justa.<sup>239</sup> Mais tarde, abriria umas instalações integradas, compostas por um espaço destinado à exposição de automóveis e uma oficina, sita na Rua 24 de Julho. A presença da *FIAT*, no início do século XX, teve seguramente a influência directa da Rainha-mãe, D. Maria Pia, que no seu propósito de manter a ligação a Itália, permitiu que o seu nome fosse usado como cliente na publicidade daquela marca e deverá ter influenciado o seu filho D. Afonso a adquirir apenas automóveis italianos.

A casa *Street & Cª*, que tinha actividade desde os finais do século XIX na área dos motores estacionários e de máquinas para a indústria e lavoura, também enveredou pela distribuição

<sup>233</sup> É interessante verificar que João Soares Pereira não estabeleceu contactos com a Roger, marca francesa que, nessa altura, produzia os automóveis Benz sob licença e com quem seria mais fácil estabelecer contactos por causa das eventuais barreiras linguísticas.

<sup>234</sup> *Tempo* (Lisboa), 20 de Outubro, 1895, 2.

<sup>235</sup> A par das empresas registadas, ter-se-ão efectuado vendas através de comissionistas que eram então conhecidos no mercado mas que nunca desenvolveram uma actividade integrada. Calixto, em entrevista ao Visconde da Merceana, recordava um interessante episódio: “Foi um grande carro o meu primeiro automóvel. Calcule que dava 80 km/h. Isto em 1900 era notável! Era um “Isotta Fraschini” de 4 cilindros, ainda de correntes, claro está. Tinha carroçaria em alumínio e era todo envidraçado. Comprou-o meu pai ao amigo Carlos de Melo que nesse tempo era o agente da marca”. Calixto, *Fala a Velha Guarda*, 62. Não se conhecem referências publicitárias a este Carlos de Melo.

<sup>236</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 1 de Maio, 1901, Suplemento Publicitário, 1.

<sup>237</sup> *Guiauto Ilustrado* (Porto), Outubro, 1929, 18.

<sup>238</sup> *A Caça* (Lisboa), Janeiro, 1902, 102.

<sup>239</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 15 de Novembro, 1902, 8.



dos automóveis da marca *Locomobile*,<sup>240</sup> que era nessa altura a viatura mais vendida nos Estados Unidos.<sup>241</sup> Com a mudança estratégica da *Locomobile*, que decidiu abandonar a produção dos pequenos “buggies” a vapor em favor dos luxuosos automóveis a gasolina, a *Street & C<sup>a</sup>* anunciava já em 1903 a representação de outra marca americana, igualmente caracterizada pela sua simplicidade de construção, a *Oldsmobile*, bem como da marca inglesa *Wolseley*. Mais tarde, em 1907, passou a distribuir também os veículos da marca holandesa *Spiker* “o único carro que não necessitou de mudar qualquer peça durante o percurso de 14.000 km” da prova Pequim-Paris.<sup>242</sup>

Sua Magestade El-Rei dignou-se comprar tres

**Automoveis PEUGEOT**

Os mais numerosos em Portugal, demonstrando assim a sua incontestavel superioridade sobre todas as outras marcas.

**AGENCE GÉNÉRALE D'AUTOMOBILES**  
(FUNDADA EM 1909)

Incontestavelmente a mais importante casa d'automoveis em Portugal e a que maior numero de vendas tem feito.

GARAGE PARA 120 CARROS

**ALBERT BEAUVALET & C.ª, Engenheiros**  
Fornecedores diplomados da Casa Real desde 1903  
Praça dos Restauradores (Avenida da Liberdade)  
LISBOA

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS DOS

**AUTOMOVEIS PEUGEOT**

que são os que offerecem maior robustez, economia no consumo, superioridade na materia prima e regularidade.

**CYCLES PEUGEOT**  
conhecidos no mundo inteiro, attingindo o angoe das velocidades quer em bicycleta quer em moto, e

**Actocanots PEUGEOT**

Por tudo quanto até hoje se tem demonstrado a primeira marca do mundo é sem duvida alguma a

**Marca PEUGEOT**

STOCKS DAS AFAMADAS CASAS:

Michelin & C.ª, Société Continental, Beau & C.ª, (Sans Peur) antidérapants

Representantes exclusivos das importantes casas:

C.ª de l'Huile Vitesse, Société Industrielle «Oleo», A. Daveluy, G. Desclée & C.ª. (antidérapants)

Figura 5.2 – Anúncio da empresa Albert Beauvalet & Cta, representante exclusivo da Peugeot para todo o país

Fonte: *Diário de Noticias* (Lisboa), 12 de Março, 1906, 4.

Albert Beauvalet, depois da experiência falhada de levantamento de uma indústria de automóveis em Portugal, na Empresa Industrial Portuguesa, ainda no século XIX dedicou-se definitivamente ao comércio, privilegiando a sua relação com alguns dos mais poderosos industriais franceses da época. O primeiro anúncio publicado por Beauvalet, ainda em 1902,<sup>243</sup> mostra que o engenheiro francês pretendia de uma forma muito abrangente, efectuar o negócio de automóveis distribuindo a maioria das marcas francesas – *Panhard*, *De Dion*, *Dietrich*, *Mors*, *Renault*, *Serpellet* e *Darracq* – embora fosse claro que a representação exclusiva incidia apenas na *Peugeot*. Esta ligação manteve-se ainda durante muito tempo e na inauguração das novas instalações da empresa A. Beauvalet & Cta, Ingenieurs, em 1906, deslocou-se a

<sup>240</sup> *Gazeta dos Caminhos de Ferro* (Lisboa), 16 de Outubro, 1902, 405.

<sup>241</sup> Também no Reino Unido, a *Locomobile* teve grande sucesso comercial e no ano de 1900 vendeu cerca de 1400 unidades, uma das quais ao famoso Rudyard Kipling.

<sup>242</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Outubro, 1907, s/p.

<sup>243</sup> *Novidades* (Lisboa), 16 de Outubro, 1902, 3.

Portugal o próprio Armand Peugeot, o que demonstra o crédito que o engenheiro francês tinha na marca francesa.<sup>244</sup> A *Peugeot* fixou-se no mercado nacional sobretudo pelas boas ligações de Beauvalet à Casa Real – D. Carlos era cliente da *Peugeot*, tendo encomendado cinco veículos daquela marca<sup>245</sup> – e também à aristocracia nacional. A partir de 1904, Albert Beauvalet passou a inscrever na sua publicidade o nome dos clientes a quem ia fornecendo automóveis, como forma de potenciar o seu negócio, hábito que se manteve ainda durante algum tempo. O francês tinha muita experiência, sabia vender porque dominava por completo a argumentação comercial daquele tempo, e também dedicava muita atenção à assistência técnica o que, nesta altura, era fundamental para a fidelização dos clientes. Não admira assim que em 1902, cerca de 45% do mercado automóvel fosse por ele controlado. A sua actividade tornou-se crescente e isso permitiu-lhe construir um enorme edifício, onde esteve situado o antigo cinema Éden, adaptado totalmente às exigências do negócio automóvel: largo espaço de exposição, oficinas completas para mecânica e electricidade, zona de carroçarias, lavagem, manutenção e até local para recolhas.<sup>246</sup>

Albert Beauvalet teve uma importância indelével no desenvolvimento do automóvel em Portugal. Os seus conhecimentos do negócio e da tecnologia permitiram-lhe manifestar uma enorme superioridade perante os principais concorrentes da época e só o esforço concentrado de alguns capitalistas portugueses, unidos em torno da Sociedade Portuguesa de Automóveis, lhe haveria de fazer frente, evitando que a actividade do francês se transformasse num quase monopólio.

No final de 1906, a propósito da reportagem sobre o Salão Automóvel de Paris, o correspondente da revista *Tiro e Sport* destacava exactamente essa “confusão” que se tinha instalado entre a marca e o seu representante.<sup>247</sup> Na realidade, os dois nomes quase que se confundiam. Por um lado, a presença da Garage Beauvalet em Lisboa era muito forte, localizada em posição central na cidade; por outro, os automóveis *Peugeot* estavam profusamente espalhados pelo país em geral e pela capital, em particular. Em 1907, o periódico *Os Sports*, num artigo dedicado ao automobilismo em Portugal, fazia a Beauvalet um elogio reconhecido:<sup>248</sup>

O engenheiro Beauvalet, incontestavelmente e sem espírito de lisonja, um entendido no assunto, soube aproveitar o meio português. Inteligente como é, apresenta-lhe no mercado uma marca, a Peugeot, das de turismo a mais afamada, reclama-a, mostra-a perfeitíssima na aquisição, perfeitíssima ainda depois de ter rolado milhares de quilómetros nas péssimas estradas do país e a breve prazo enriquece, forma uma garagem monstra, ampla e apropriada, na Avenida, enche o mercado com os seus carros, consegue de El-Rei a aquisição de cinco modelos e bate o recorde das vendas repetidas aos clientes, que assim documentam a excelência dos Peugeot.

Fazendo fé nos números que o próprio Beauvalet usava para fazer as suas campanhas de publicidade a *Peugeot* tinha vendido até Maio de 1907 um total de 200 automóveis.<sup>249</sup> Sabendo-se que o mercado total de veículos vendidos em Portugal entre Janeiro de 1902 e Maio de 1907 atingiu as 758 unidades,<sup>250</sup> verifica-se que, mais ou menos a meio de 1907, a *Peugeot* tinha uma quota de 26,4% referida ao parque circulante criado nesses anos, o que é

<sup>244</sup> “A inauguração de ontem foi solene. Os Srs. Beauvalet & Cta. fizeram convites especiais à imprensa e às pessoas que em Lisboa se interessam pelo automobilismo. A concorrência foi grande, destacando-se entre ela Mr. e Madame Rouvier, ministros de França, Mr. Armand Peugeot, administrador geral da casa que tem o seu nome e um dos engenheiros mais distintos de França. Mr. Peugeot, que é oficial da Legião de Honra, veio expressamente a Lisboa assistir à inauguração da “garage”, devendo-se a este senhor a iniciativa do automobilismo em França.” *Diário de Notícias* (Lisboa), 7 de Março, 1906, 2.

<sup>245</sup> *O Ocidente* (Lisboa), 20 de Julho, 1907, 158.

<sup>246</sup> “O «hangar» é todo em ferro e vidro. Foi construído sob a direcção de Mr. Lacombe e mede 44 metros de comprimento por 22 de largo. As empenas longitudinais têm 7 metros de alto e a “magistral”, 11 metros. As oficinas providas dos mais modernos mecanismos para a execução de todos os géneros de reparações, por mais difíceis e melindrosas que sejam, estão instaladas na parte do poente. O acesso dos carros é feito por um elevador solidamente construído, podendo suportar três toneladas e meia, peso muitíssimo superior ao que é preciso empregar mesmo com os carros com a sua lotação completa, com a carga máxima. O projecto de obra, que é grandioso, deve-se ao ilustre oficial, Sr. Tenente-Coronel Caldeira Pires que também dirigiu a sua execução. O novo “hangar” que, sem favor, se lhe pode chamar um dos maiores e mais completos do mundo, pode comportar à vontade 120 automóveis, ficando ainda reservado o espaço indispensável às manobras. Tanto o ascensor como as oficinas são movidas por electricidade, com montagem própria.” *Diário de Notícias* (Lisboa), 7 de Março, 1906, 2.

<sup>247</sup> “Se alguma das casas se pode mais particularmente distinguir é a dos construtores dos carros Peugeot ou da Garage Beauvalet como em Portugal se diz.” *Tiro e Sport* (Lisboa), 30 de Dezembro, 1906, s/p..

<sup>248</sup> *Os Sports* (Lisboa), 21 de Fevereiro, 21, 1907, 2.

<sup>249</sup> *Os Sports* (Lisboa), 4 de Junho, 1907, 3.

<sup>250</sup> José Barros Rodrigues, *ACAP – 100 anos a traçar novos caminhos* (Lisboa: Caleidoscópio, 2010), 10.

verdadeiramente sintomático da capacidade da marca e do esforço comercial do engenheiro francês. Todavia, o ambiente jornalístico em torno do mercado automóvel arrefece um pouco a partir de 1906. A revista *Tiro e Sport*, até aí extremamente atenta a todas as movimentações comerciais, deixa de acompanhar as marcas – por razões desconhecidas – e o automobilismo passa a estar presente de forma pontual nos diários e noutros órgãos especializados como a folha *Os Sports*. Em Agosto de 1907, numa notícia sobre a vitória dos automóveis *Peugeot* em França, na famosa Taça de Imprensa, voltava-se a prestar homenagem ao trabalho do representante da marca em Portugal:<sup>251</sup>

Em Portugal, a Sociedade dos Automóveis Peugeot é representada pelo nosso amigo engenheiro Albert Beauvalet, um dos homens que mais tem contribuído para a propaganda automobilística no nosso país, onde a grande marca francesa teve a melhor aceitação como claramente o prova o grande número de carros Peugeot que até hoje se têm vendido. Albert Beauvalet está tão convencido que os Peugeot são os melhores carros de turismo que tendo-lhe pedido muitas casas estrangeiras para os representar ele sempre a isso se tem negado.

Em Novembro de 1908, todavia, o mundo automobilístico nacional era «agitado» com uma notícia inesperada: a saída do engenheiro francês da Agence Générale d'Automobiles:<sup>252</sup>

O engenheiro Albert Beauvalet, um dos mais fervorosos propagandistas do automobilismo e um dos introdutores desse moderno processo de locomoção em Portugal, abandona a «garage» modelar da Praça dos Restauradores onde durante muitos anos documentou a sua actividade e vastíssimos conhecimentos do «métier». Já de há muito e desde a fundação de «Os Sports» que este jornal conta com a sua amizade nunca desmentida, por isso sinceramente lamentamos o facto, mas homens da envergadura profissional do engenheiro Albert Beauvalet não nasceram para ficar sempre no mesmo ponto e são precisos para espalhar através do mundo uma indústria florescente, útil e prática. Por isso, a casa «Peugeot» reconhecendo os muitos obséquios que deve ao seu antigo agente em Portugal, tomou o «trespasse» da garagem em vantajosas condições e encarregou-o da propaganda do automobilismo em Buenos Aires. Albert Beauvalet permanece em Lisboa ainda uns cinco meses para encaminhar o novo agente da acreditada marca.

A partir desta data, a *Peugeot* desaparece da comunicação na imprensa e entra num «limbo» aparentemente incompreensível. No princípio de 1910, ainda surge nalguns meios um pequeno anúncio sob o título *Garage Peugeot* em que se escreve: «Automóveis e Voiturettes. Concertos de carros de todas as marcas sob a direcção de um engenheiro da Casa Peugeot a preços sem competência.»<sup>253</sup> Sabemos que a *Peugeot* ainda se encontra nos Praça dos Restauradores – porque essa indicação surge no anúncio mas, nessa altura, a faustosa garagem já estava devoluta, para ser transformada em teatro pelos seus novos proprietários.<sup>254</sup> Em meados de 1910, num anúncio da *Michelin* onde se enumeram todos os revendedores dessa marca de pneus, aparece um Albert Nebelung, como representante da Peugeot, cujas instalações estavam sedeadas no Campo Grande, na Rua Ocidental. É um período transitório até que Apolinar Contreras, um galego radicado em Lisboa, antigo cliente de Albert Beauvalet, aceita ficar com a representação da marca francesa.<sup>255</sup>

O Beauvalet, por questões que não vêm para o caso, deixou a representação. Veio cá um director francês que me propôs o negócio. Encontrei-me com ele no Café Gelo e foi aí que se resolveu o assunto. Fiquei então representante dos automóveis, motos e bicicletas Peugeot e pouco depois também da «Reo». Mais tarde, dei sociedade ao Joaquim Garrido.

Iniciava-se assim a segunda parte da «aventura» *Peugeot* em Portugal. Quanto a Beauvalet, provavelmente nunca pensou em ir para a Argentina e em 1910 já estava instalado bem perto da sua antiga garagem, na Rua do Príncipe – actual Rua 1<sup>o</sup> de Dezembro – distribuindo a marca francesa *Berliet*.

### 5.3 O papel de Coimbra no desenvolvimento do comércio automóvel

Em Coimbra, a empresa Leão, Moreira & Tavares – mais conhecida pela designação social Empresa Automobilista Portuguesa – que havia garantido em 1902 a representação dos

<sup>251</sup> *Os Sports* (Lisboa), 11 de Agosto, 1907, 2.

<sup>252</sup> *Os Sports* (Lisboa), 15 de Novembro, 1908, 1.

<sup>253</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Janeiro, 1910, s/p.

<sup>254</sup> Marina Tavares Dias, *Lisboa Desaparecida – Volume 2* (Lisboa: Quimera, 1990), 42.

<sup>255</sup> Calixto, *Fala a Velha Guarda*, 83.

automóveis *Darracq* e das motos *Werner*, teve também um papel fundamental no desenvolvimento do automobilismo pioneiro em Portugal.<sup>256</sup> O seu principal sócio-gerente, José Caetano Tavares de Mello, para além da actividade comercial semelhante à que os outros importadores exerceram, teve um papel activo no desenvolvimento da comunicação automóvel, usando a publicidade como instrumento decisivo do seu crescimento empresarial. Para além disso usou outro tipo de acções, como os recordes,<sup>257</sup> para, com menores custos, capitalizar a atenção dos seus clientes e do mercado em geral. Tavares de Mello apostou, sobretudo, na grande agressividade da sua publicidade. Um dos exemplos desse sentido de oportunidade foi a viagem que ele empreendeu na Primavera de 1903, em praticamente metade do território nacional, para apresentar o novo modelo da *Darracq*, aproveitando o facto de ter de se deslocar a Lisboa para assistir à primeira assembleia-geral do Real Automóvel Clube de Portugal, que teve lugar no dia 15 de Abril. Para o efeito, trouxe de Coimbra um *Darracq 20 cv*, convidando a generalidade da imprensa lisboeta para uma primeira demonstração das suas qualidades. Como habitualmente, os mesmos acontecimentos tiveram tratamentos desiguais por parte dos jornalistas e se o jornal *O Século* fala timidamente do evento, o *Diário de Notícias* dedica-lhe uma coluna inteira da sua segunda página.<sup>258</sup>

Por convite amável do Dr. José Caetano de Tavares e Mello da Costa Lobo, director-gerente da empresa de automóveis de Coimbra, fomos ontem assistir à experiência dum desses carros, o único que apareceu em Lisboa e que os leitores certamente terão visto já, pois distingue-se de todos os outros que aí se têm visto pela elegância do modelo e por ser pintado de azul. (...) A tal ponto o automóvel *Darracq* está aperfeiçoado que percorrendo na sua máxima velocidade toda a álea norte do Campo Grande gastou apenas nesse trajecto que é de um quilómetro e 109 metros, 45 segundos. Realmente é uma maravilha de progresso que causou a todos que ali iam a mais justificada admiração. Pode pois o automóvel *Darracq* percorrer sessenta ou mesmo setenta quilómetros por cada hora e se lhe imprimirem toda a força do seu maquinismo irá mesmo mais além. Junte-se a isto a suavidade com que a carruagem desliza, sem a menor trepidação, nem barulho de motor, nem mau cheiro e este sistema de automóvel é realmente de primeira ordem e deverá ser preferido a outros que têm aparecido, e que são muitos segundo nos disseram.

Depois da operação de Lisboa, o jovem empresário mandou cartas para os principais periódicos das localidades por onde pretendia passar, no Alentejo e no Algarve, avisando os jornalistas da sua intenção de proporcionar viagens de demonstração não só aos profissionais da comunicação como também a eventuais interessados na aquisição de um veículo, tornando-se assim interessante seguir o rasto do belo *Darracq* azul pela planície alentejana. A primeira notícia vem de Setúbal:<sup>259</sup>

Dos Srs. Leão, Pereira & Tavares de Coimbra recebemos uma amável carta, convidando-nos a noticiarmos a chegada do Sr. Dr. Tavares a esta cidade em automóvel *Darracq*, modelo 1903, afim de qualquer pessoa que, porventura, pretenda adquirir uma máquina daquela natureza tivesse ocasião de apreciar as vantagens que oferecem as desta casa. Por lapso, decerto, a carta não veio datada e também pelo mesmo motivo não mencionava o dia em que o Sr. Dr. Tavares e Mello aqui passava, sucedendo que só depois deste senhor se haver retirado é que a recebemos. A demora aqui do Sr. Dr. Tavares e Mello, director técnico da Empresa Automobilista Portuguesa, foi muito curta e como a visita não fora anunciada sucedeu que alguns cavalheiros que muito se interessam pelos progressos do automobilismo em Portugal e outros que tencionam adquirir veículos daquele género, perderam uma magnífica oportunidade de examinarem um modelo que se recomenda não somente pelos trunfos alcançados por esta marca em todos os certames e «recordes» realizados no ano findo como também pela simplicidade e solidez do maquinismo aperfeiçoado consideravelmente no modelo actual, sem que os preços, por tais motivos, sejam superiores aos de outras fábricas, pois até se tornam estes automóveis recomendáveis pela modicidade relativa do seu custo. São estas as informações que a tal respeito resumimos das lisonjeiras referências aos automóveis *Darracq* feitas pelos principais periódicos da capital e do norte do país. A Empresa Automobilista Portuguesa, que tem a sua sede em Coimbra, tem vendido, dentro de um ano em Portugal, 25 máquinas, por esta preferência notável do público se pode avaliar da superioridade do sistema.

<sup>256</sup> A Caça (Lisboa), Junho, 1902, 168-169. Esta revista, onde Tavares de Mello colaborava, tem muita informação sobre as actividades deste bacharel em Direito que sabia de mecânica como poucos.

<sup>257</sup> A Caça (Lisboa), Agosto, 1902, 12.

<sup>258</sup> *Diário de Notícias* (Lisboa), 15 de Abril, 1903, 2.

<sup>259</sup> *Revista de Setúbal* (Setúbal), 23 de Abril, 1903, 2. A notícia contém um pequeno erro pois a empresa denominava-se Leão, Moreira & Tavares.

Como se pode ler, nem tudo correu bem nesta primeira etapa da operação e se o texto é altamente laudatório das características do novo *Darracq* – graças, certamente, ao *briefing* escrito por Tavares de Mello – falhou o aspecto primordial deste tipo de acções: a demonstração. Nos periódicos *O Meridional*, publicado em Montemor-o-Novo, e *Folha de Beja*, publicaram-se também notícias sobre este “raide”. Aquando do regresso, voltaram a passar de novo por Beja e Tavares de Mello teve ensejo de convidar o redactor do mais importante periódico daquela cidade alentejana, dando-lhe uma demonstração inexcelável das capacidades do seu automóvel:<sup>260</sup>

O Sr. Dr. Tavares de Mello que acompanhado do distinto *sportman* Eduardo Romero, esteve em Beja terça-feira passada em automóvel *Darracq*, conforme noticiámos, voltou a esta cidade sexta-feira última e teve a amabilidade de nos convidar para o acompanhar num passeio e examinarmos o seu lindo e luxuoso carro, fineza que sobremaneira nos penhora. Como já dissemos, este é de um aspecto lindíssimo e luxuoso, de assentos espaçosos e confortáveis e a pintura de uma cor alegre. O motor de 20 cv de força com 4 cilindros, rigorosamente equilibrados com todas as válvulas iguais, não faz mais barulho que uma máquina de costura. (...) Em marcha é o automóvel um encanto, excedendo toda a nossa expectativa. Rodando sobre o mau piso das nossas ruas não se notam solavancos e não faz barulho nenhum, sendo a trepidação insignificantiíssima. Na estrada de Mértola atingiu uma velocidade pasmosa, adquirindo uma média de 70 km/h. O Sr. Dr. Tavares partiu sábado para Évora, donde seguirá para outros pontos do país. Boa viagem!

Tavares de Mello percorreu assim o Alentejo e o Algarve, sempre com o mesmo procedimento tático de avisar os periódicos locais, dar-lhes abundante informação técnica e comercial sobre o novo *Darracq*, convidá-los a passear, de forma a enaltecerem o comportamento dinâmico do automóvel e obter contactos de potenciais clientes na região. Num anúncio publicado posteriormente, Tavares de Mello escreveria o seguinte, dando para a posteridade um resumo da acção:<sup>261</sup>

Tem sido tal o sucesso obtido por esta marca por nós introduzida em Portugal e para nós hoje construída em *série especial* que levou diferentes negociantes a lançarem-se apressadamente no comércio de automóveis, desconhecedores da prática automobilista e do turismo, em Portugal. As vitórias obtidas em corridas e dezenas de mil quilómetros percorridos neste país, pelos automóveis *Darracq*, confirmam este sucesso a que ultimamente se veio juntar o *tour* do meio e sul de Portugal, ou sejam 2.722 km feitos sobre uma carruagem *Darracq* 1903, quilómetros percorridos debaixo dos maiores temporais deste ano e em etapas seguidas que atingiram por vezes 250 km.

A competência técnica, as relações privilegiadas com a casa mãe, os feitos desportivos, os recordes – desde as ligações entre cidades, às simples façanhas locais, como a subida da Calçada de Viriato, em Viseu, ou da Calçada da Glória, em Lisboa – tudo era apontado como uma indiscutível mais-valia face à concorrência. Porém, em Janeiro de 1905, a Empresa Automobilista Portuguesa alteraria a sua estrutura societária. Na verdade, a empresa que cessou formalmente as suas funções foi a Leão, Moreira & Tavares, Lda. Desta cisão nasceu a Tavares de Mello, que continuou a sua actividade na venda e assistência das viaturas *Darracq*, e uma nova empresa denominada Oliveira & C<sup>a</sup> – que manteve a designação comercial de Empresa Automobilista Portuguesa – com a representação da marca *Bayard-Clément*, permanecendo nas mesmas instalações da sociedade inicial, sitas na Avenida Navarro. Tavares de Mello, por seu turno, deslocava-se para a Avenida de Santa Cruz, na mesma cidade.

#### 5.4 Alguns operadores de relevo

O Eng<sup>o</sup> Carlos Carvalho também esteve envolvido neste movimento pioneiro do comércio automóvel. Ainda em 1902, tinha já alguma actividade na venda de veículos usados importados de França e em 1903 chegou a tentar importar automóveis *Darracq*<sup>262</sup> – embora esta marca tivesse um contrato de distribuição exclusivo com a Empresa Automobilista Portuguesa. Nesse mesmo ano, importa pelo menos uma unidade *Decauville*<sup>263</sup> mas é a partir de 1904 que entra num processo normalizado de distribuição. Em Dezembro de 1903, a imprensa especializada

<sup>260</sup> *Folha de Beja* (Beja), 30 de Abril, 1903, 2.

<sup>261</sup> *A Caça* (Lisboa), Junho, 1903.

<sup>262</sup> *A Época* (Lisboa), 3 de Junho, 1903, 1.

<sup>263</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 1 de Outubro, 1903, 12.

anunciava os contactos do empresário feitos em Paris, mas não elucidava sobre nenhuma marca em concreto:<sup>264</sup>

Já chegou de Paris onde foi assistir aos preparativos do *Salão do Automóvel*, onde já pôde fazer algumas acertadas escolhas de lindos modelos, género elegante e cómodo, o *engenheiro-chauffeur* Carlos de Carvalho. Por todo o mês de Janeiro espera receber dois ou três carros que farão sensação em Lisboa.

Durante os primeiros meses de 1904, Carlos Carvalho anuncia marcas próprias – *Darracq*, *Decauville*, *George Richard*, para além dos veículos eléctricos *Mildé*, os mais populares da época nesse género de motorização, e dos automóveis a vapor *Century*, produzidos no Estados Unidos – e continua a aproveitar todas as oportunidades de negócios no sector automóvel. Essa faceta é revelada através de outras notícias sobre a sua actividade empresarial:<sup>265</sup>

Os Srs. Carlos Carvalho & Companhia receberam há pouco um carro eléctrico, modelo elegante, que venderam ao Sr. José Joaquim da Cunha, de Arcos de Valdevez. Na mesma garagem vimos um automóvel Tony Huber, 14 cavalos. (...) Cremos ser o primeiro que neste género se tem recebido em Lisboa.

A partir de 1903, os operadores neste sector de actividade sucedem-se, verificando-se que a distribuição continuava a assumir um carácter regional, isto é, havia importadores de uma mesma marca para o norte e para o sul do país.<sup>266</sup> Em Lisboa, nesse mesmo ano, aparece a Almeida Santos, Lino & C<sup>a</sup> que anuncia timidamente na revista *O Ocidente* e também em *A Paródia*, embora não se especifiquem as marcas representadas,<sup>267</sup> limitando-se a empresa a oferecer “automóveis, máquinas e acessórios” indicando também que efectua reparações em garagem própria.<sup>268</sup> Já em 1902, esta empresa tinha feito publicar um único anúncio,<sup>269</sup> em que reclamava a exclusividade da representação dos automóveis Peugeot, mas esta notícia não teve continuidade pelo que o contrato de distribuição nunca deve ter sido consumado. Nos primeiros meses de 1904, a Almeida Santos, Lino & C<sup>a</sup>, com sede na Rua Vasco da Gama, apresenta-se como representante dos automóveis franceses *Ader*, construídos pela *Société Industrielle des Telephones de Paris*.<sup>270</sup> Porém, surpreendentemente, pouco tempo após esse anúncio, o mercado é confrontado com uma alteração: Lino e Carvalho associam-se, ficando o Eng<sup>o</sup> Almeida Santos de fora da sociedade e os automóveis *Ader* passam a ser distribuídos pela Lino & Carvalho, sedeadas nas instalações que eram de Carlos Carvalho, na Avenida da Liberdade.<sup>271</sup>

Em 1904, é anunciada em Lisboa a Sociedade Portuguesa de Automóveis (SPA), uma empresa que teria um papel fulcral no desenvolvimento do automobilismo português. Nasce como uma sociedade por quotas, em 8 de Novembro desse ano, na Rua Jardim do Regedor, bem no centro de Lisboa e apresenta-se desde logo com as representações de marcas bem diversas: *De Dion Bouton*, *Brazier*, *Renault* e *Dietrich*, de França, e, no princípio do ano de 1906, *Fiat* e *Züst*,<sup>272</sup> de Itália. Em finais de 1906, incorpora a italiana *Isotta Fraschini*<sup>273</sup> e um

<sup>264</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 15 de Dezembro, 1903, 10.

<sup>265</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 30 de Abril, 1904, 15.

<sup>266</sup> Esta tendência manteve-se praticamente incólume até à II Guerra Mundial, com excepção dos importadores instalados directamente, como foram os casos da Citroën, Fiat, Ford e General Motors, por exemplo, que se instalaram entre nós a partir de finais da década de 20.

<sup>267</sup> *A Paródia* (Lisboa), 21 de Janeiro, 1903, 1. Nesta revista, um anúncio publicado na própria capa refere-se explicitamente que a empresa Almeida Santos, Lino e C<sup>a</sup> (Engenheiros) negocia em “automóveis de todas as marcas, barcos de gasolina, instalações de luz eléctrica e máquinas e seus acessórios”.

<sup>268</sup> *Revista de Sport* (Lisboa), 20 de Setembro, 1903, 88. Nesta revista surge uma fotografia com a seguinte legenda: “Automóvel Henriod de 8 cavalos, guiado pelo engenheiro Almeida Santos”. É assim natural que a Almeida Santos, Lino & C<sup>a</sup> vendessem no nosso país alguns destes automóveis franceses.

<sup>269</sup> *Novidades* (Lisboa), 1 de Maio, 1902, 4.

<sup>270</sup> *Gazeta dos Caminhos de Ferro* (Lisboa), Maio, 1904, Suplemento Publicitário, VIII.

<sup>271</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 30 de Maio, 1904, s/p.

<sup>272</sup> Nos célebres registos consignados no relatório do Conselho Superior de Viação, publicado em 1932 sob a direcção do capitão Alves Rodrigues – onde se faz menção aos volumes de importação por marcas em Portugal, desde o início – aparece apenas uma venda declarada de um Züst, mas conhecem-se mais viaturas importadas. *Revista do Automóvel Clube de Portugal*, 5 (1932): 33-40.

<sup>273</sup> A representação da Isotta Fraschini só se oficializou no final de 1906. Antes, a marca estava confiada à Central Garage de F.S. Martinho & C<sup>a</sup>, situada na Rua da Escola Politécnica, conforme a reprodução de vários anúncios da época o demonstram. Este F.S. Martinho é o mesmo Francisco Martinho que esteve envolvido com a SPA nas provas desportivas, mais tarde assegurando também uma função técnica na Sociedade. *Tiro e Sport* (Lisboa), 30 de Novembro, 1906, s/p.

ano depois a inglesa *Napier*, a marca inglesa mais conhecida do grande público e, seguramente, uma das mais apetecidas tendo em conta a sua grande notoriedade no mundo desportivo.

Os seus sócios eram o Eng<sup>o</sup> Júlio César de Vasconcelos Correia – um dos mais antigos automobilistas do país, engenheiro naval, antigo chefe das construções navais do Arsenal da Marinha e perito da companhia seguradora Bureau Veritas – António Maria de Oliveira Belo – grande proprietário e director das companhias dos Fósforos, Moagens e da Sociedade Portuguesa de Seguros – Manuel Joaquim Alves Dinis Júnior – sócio da firma Alves Diniz Irmão & C<sup>a</sup> – Charles Henry Bleck, um inglês, residente em Portugal devido aos seus negócios (Sociedade Comercial Torlades) – cujo filho, Carlos Bleck, haveria de ser um aviador famoso – e, finalmente, o Eng<sup>o</sup> Rodrigo Peixoto, figura grada do RAC e elemento fundamental na organização de inúmeras provas automobilísticas, antigo engenheiro da Companhia Real dos Caminhos-de-ferro, os quais reuniram entre si o capital social de arranque da empresa, que era de 15 milhões de réis. A imprensa especializada da época deu particular destaque a este acontecimento:<sup>274</sup>

*Le progrès marche* – lugar comum que tem bastante oportunidade neste momento. Devido à iniciativa de cinco cavalheiros bem conhecidos na sociedade lisboeta vamos ter em breve uma garage modelo, reunindo todos os confortos e requisitos necessários para o fim a que se destina. As instalações, sob a direcção do distinto arquitecto Ventura Terra, activam-se para que em Janeiro já possam ser facilitadas ao público. O local escolhido não podia ser mais central – rua do Jardim do Regedor, nº20, a dois passos da Avenida. A razão social ficará sendo: Sociedade Portuguesa de Automóveis, Lda., tendo já o diploma de fornecedora da Casa Real. É agência exclusiva das grandes fábricas De Dion Bouton e Decauville, de Paris, mas venderá automóveis de todas as fábricas mais importantes, principalmente em segunda mão, comprados expressamente em Paris e vendidos com responsabilidade completa da sociedade, que facilitará ao mesmo tempo os seus pagamentos. (...)"

A nova empresa não se limitou a abrir um escritório de representação com uma oficina. Na compra de um automóvel, novo ou usado, o cliente tinha direito a uma garantia de um ano, a um curso de aprendizagem destinado ao proprietário e ao *chauffeur* indicado por ele e todos os automóveis rodavam 100 quilómetros, na presença do cliente, antes de serem entregues. Concediam crédito e alugavam automóveis por qualquer período de tempo – desde horas a meses.

Em 1907, a Sociedade Portuguesa de Automóveis, Lda. desenvolve importantes actividades no sentido da modernização, como consequência do incremento notável do seu volume de negócios e nesse âmbito sucedem-se três acontecimentos fulcrais que demonstram esse objectivo. Em Maio desse ano, estabelece com António Garcia,<sup>275</sup> um dos mais antigos carroçadores da capital – cujas oficinas estavam instaladas na Rua da Escola Politécnica – um contrato de parceria em que, na prática, os clientes da SPA passavam a dispor de uma oferta personalizada no domínio das carroçarias, podendo a empresa importar os chassis em bruto, para serem acabados posteriormente em Portugal – o que representava uma comodidade inequívoca para o comprador, visto que podia definir a mecânica e a carroçaria pretendida no mesmo acto de aquisição.

Esse contrato foi difundido publicamente através de um anúncio conjunto das duas empresas<sup>276</sup> – publicado, entre outros meios, no jornal *O Século* – e embora na altura não tenha sido divulgado explicitamente, presumia-se que a SPA tivesse entrado no capital da António Garcia, Lda., facto que justificaria os investimentos efectuados que conduziram "(...) ao maior desenvolvimento das oficinas, ampliando as mesmas, e introduzindo maquinismos novos e os últimos aperfeiçoamentos aplicáveis a esta indústria. (...)"<sup>277</sup> Esta presunção é claramente reforçada com a divulgação de um dos outros acontecimentos que marcaram a modernização da SPA, nesse ano: o anúncio público dos novos estatutos da Sociedade Portuguesa de Automóveis, que decidiu mudar a sua estrutura de sociedade por quotas para uma sociedade anónima de responsabilidade limitada.<sup>278</sup> Embora este acto administrativo só tenha sido registado no início de 1908 ele havia sido decidido e estruturado em 1907. Com a

<sup>274</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 30 de Novembro, 1904, 12.

<sup>275</sup> Em Lisboa, muitas das pequenas oficinas que se dedicavam ao fabrico, reparação e manutenção de carruagens fizeram a sua natural reconversão para a indústria de carroçarias de automóveis e algumas delas com pleno sucesso. Em Lisboa, para além de António Garcia, existiram, entre outras, as firmas Ferreira & Viegas, Almeida Navarro, Augusto Filipe Dionísio e Niels Hansen.

<sup>276</sup> *O Século* (Lisboa), 4 de Maio, 1907, 3.

<sup>277</sup> *Ibidem*.

<sup>278</sup> *Os Sports* (Lisboa), 13 de Janeiro, 1908, 2-3.



publicação dos estatutos da empresa procedeu-se também à divulgação dos novos sócios, que cresceram em número, e do capital social que cresceu em volume para os 92.835\$000, isto é, quase 93 milhões de reis. E nessa lista de novos accionistas surge o nome de António Garcia, o que reforça o carácter de cruzamento de capitais que esses dois movimentos tiveram. Registe-se também que nesta transição para uma sociedade anónima, os sócios pioneiros, isto é, aqueles que haviam criado a Sociedade Portuguesa de Automóveis quase quatro anos antes, passaram a

ter uma participação francamente mais reduzida no capital social da empresa – António de Oliveira Belo com 5,4%, Júlio César de Vasconcelos Correia com 3,2% e Manuel Alves Diniz Júnior, Charles Henry Bleck e Rodrigo Peixoto apenas com 2,7% cada um.

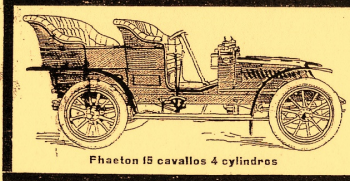
# Sociedade Portuguesa

— DE —

## Automoveis Limitada

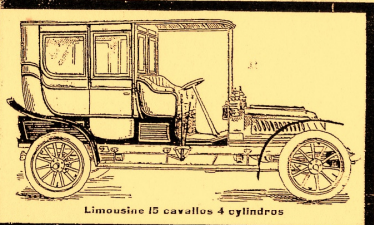
**AUTO-PALACE**  
Fornecedores da Casa Real  
Representantes exclusivos da afamada marca

### DION BOUTON



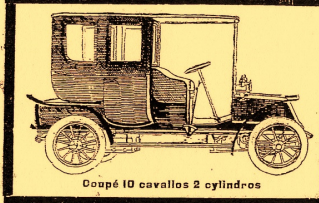
Phaeton 15 cavallos 4 cilindros

Exposição de varios typos d'esta afamada marca despachados hontem na Alfandega de Lisboa e patentes ao publico durante alguns dias nas garages da rua do Jardim do Regedor.



Limousine 15 cavallos 4 cilindros

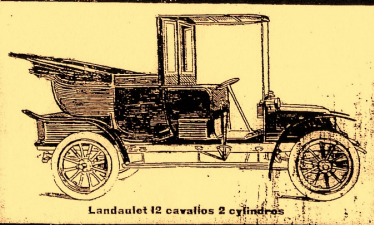
Os mais simples, mais resistentes, os que mais duram, e os que melhores resultados tem dado até hoje em Portugal, pois carros ha d'esta marca em serviço ha cinco annos, e que ainda hoje trabalham normalmente sem nunca ter sido preciso mudar-lhe nenhuma das suas peças essenciaes. Para avaliar das qualidades excepcionaes d'esta marca pedir informações aos numerosos proprietarios de automoveis de Dion Bouton, chamando a attenção para os seguintes factos:  
O distincto automobilista o Ex.<sup>mo</sup> Sr. D. Antonio Borges de Medeiros (Praia) escolheu um carro de Dion Bouton 15 cavallos, para fazer a difficil e longa excursão que emprehendeu, devendo percorrer n'um espaço de seis ou sete mezes as mais importantes capitães da Europa.



Coupé 10 cavallos 2 cilindros

O Ex.<sup>mo</sup> Sr. Dr. Augusto de Vasconcellos, dig.<sup>mo</sup> Lente da Escola Medico Cirurgica de Lisboa, acaba de fazer sem o mais pequeno incidente anormal, a longa viagem de LISBOA a VICHY, na sua pequena voiturette de 1 cylindro "Populaire", de DION BOUTON, devendo n'essa mesma voiturette regressar a Lisboa, em breves dias o Sr. Francisco Martinho, que tentará estabelecer o record de PARIS a LISBOA para automoveis monocilindricos.

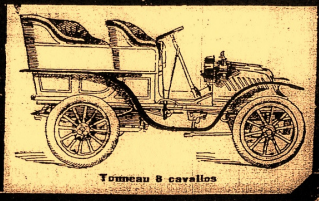
Primeiros premios e classificações nos mais importantes concursos de turismo e de consumo, como do Seine et Oise, Lezot, Aix les Bains, Coupe des Pyrénées



Landaulet 12 cavallos 2 cilindros

Grandes officinas de reparação, com pessoal tecnico habilitado, e do qual faz parte um central-mestre da casa de DION BOUTON especialmente contractado.  
Pedir catalogos e quaesquer esclarecimentos a

**SOCIEDADE PORTUGUEZA DE AUTOMOVEIS LIMITADA**  
4 a 26 — Rua do Jardim do Regedor  
LISBOA



Voiturette 8 cavallos

Figura 5.3 – Anúncio da Sociedade Portuguesa de Automóveis  
Fonte: O Século (Lisboa), 17 de Outubro, 1905, 8.

O último acontecimento de 1907 – mas também o mais notório e o mais espectacular – teve como pano de fundo a inauguração das novas instalações da empresa, na Rua Alexandre Herculano, denominadas Auto Palace e que passaram a constituir um verdadeiro *ex-libris* do comércio automóvel da capital. As instalações, construídas de raiz num terreno que era propriedade de Manuel Joaquim Alves Diniz – o accionista maioritário depois da reconversão da empresa – foram encomendadas à firma *Viellard & Touzet*, que fez o projecto e



acompanhou a respectiva execução, com um orçamento total de 12,9 milhões de reis.<sup>279</sup> Durante o ano de 1907, toda a publicidade efectuada pela Sociedade Portuguesa de Automóveis se referia à "inauguração das novas garages da Rua Alexandre Herculano"<sup>280</sup> que ocorreria brevemente. A sua inauguração deu um contributo significativo à actividade da empresa pois a sua capacidade instalada aumentava de forma significativa. Victor Mestre, que estudou este simbólico edifício, refere-se assim ao Auto Palace:<sup>281</sup>

Este edifício, com 2.200 m2 e com capacidade para 200 automóveis, dispunha de um elevador eléctrico (grande inovação para a época) de acesso à galeria superior; esta com os seus 10 metros de largura, continha os escritórios, salões de leitura e depósitos gerais. No piso 0, para além das oficinas, existiram boxes fechadas para cada cliente e ainda uma escola prática e teórica para «chauffeurs» que incluía dormitório.



Figura 5.4 – Anúncio da A. & H.Black, distribuidores da Mercedes para Portugal e Espanha  
Fonte: *Tiro e Sport* (Lisboa), Suplemento Publicitário, 1906, s/p.

Ainda em 1904, surgiram na capital vários novos distribuidores para o sector automóvel: António Sarmiento, que começa por distribuir a *Richard-Brazier*<sup>282</sup> – que no final desse ano transitará contratualmente para a Sociedade Portuguesa de Automóveis – e a marca *Mors*,<sup>283</sup> com a qual consolidará a sua actividade; o Eng<sup>o</sup> Ricardo O'Neill, que arrancará com a importante marca *Panhard et Levassor*; e finalmente, os irmãos Black, que formam a empresa A & H. Black, situada na Rua da Boa Vista, a qual assegura a representação das marcas *Mercedes*, *Brooke* e *Delahaye*. A partir deste ano, as representações em Lisboa e no Porto começam a ganhar cada vez maior notoriedade, fruto também do sucesso a montante, com o aparecimento de novos construtores. Com base nas informações recolhidas, é possível elaborar uma lista dos importadores surgidos em Lisboa, Porto e Coimbra cujo resumo se segue:

<sup>279</sup> *Diário de Notícias* (Lisboa), 17 de Julho, 1907, 2.

<sup>280</sup> Tendo em conta a sua filosofia de actuação no contexto do mercado nacional, a SPA investia muito em publicidade, normalmente aproveitando os grandes sucessos das suas representadas em corridas de carácter internacional. A competição era um dos principais eixos de comunicação das marcas no início do século XX.

<sup>281</sup> Victor Mestre, "A Garagem Auto Palace", *AutoClássico* (Lisboa), Maio, 1992, 34-37.

<sup>282</sup> *Novidades* (Lisboa), 3 de Outubro, 1904, 3.

<sup>283</sup> *Novidades* (Lisboa), 28 de Setembro, 1904, 3.

Tabela 5.1  
Lista dos Importadores de Automóveis até 1910

	Empresa	Entidade	Morada	Marcas	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
Porto	Silvestre Dias Teixeira	Família Dias Teixeira	Rua de Sá da Bandeira	Gladiator FIAT											
	João Garrido	João Garrido	Rua Passos Manuel	Clement Decauville Charron											
	Filial da Casa Lino		Rua de Sá da Bandeira	Peugeot											
	Empresa Automobilista do Porto	Benedito Ferreirinha	Rua de S. Lázaro	Rochet Schneider FN Mercedes Darracq											
	Grande Garagem Automobilista do Porto	Casal, Irmãos & Cª	Rua de D. Carlos I, 84	Minerva											
	Machado & Brandão		Rua do Paraíso	Peugeot Motobloc											
	Empresa Portuense de Automóveis, Lda		Rua da Liberdade	Hotchkiss Standard											
	Albino Moura, Lda	Albino Moura	Rua Rodrigues de Freitas	Ford											
	José da Silva Monteiro	José da Silva Monteiro	Rua das Flores	Benz											
	Auto Agência Bolhão		Rua Fernandes Tomás	Daimler											
	Coimbra	Empresa Automobilista Portuguesa	Leão, Moreira & Tavares	Avenida Navarro	Darracq										
		Oliveira & Cª	Avenida Navarro	Clement Bayard Hotchkiss											
Tavares de Mello		Tavares de Mello	Avenida de Santa Cruz	Darracq											
Lisboa	F. Street & Cª	Sylvester Fish	Rua de S. Benó	Locomobile Oldsmobile Wolseley Thornycroft Spijker											
	Albert Beauvalet & Cia	Albert Beauvalet	Praça dos Restauradores Rua do Príncipe	Peugeot Decauville Serpellet Berliet											
	Leopoldo de Sousa Cachapuz	Cachapuz	Rua 24 de Julho	FIAT											
	Casa Memória	Santos Beirão & Cª	Largo da Rua do Príncipe	Clement											
	Almeida Santos, Lino & Cª	Engº Almeida Santos	Rua Vasco da Gama	Henriod Ader											
	Carlos Carvalho	Carlos Carvalho	Av. da Liberdade	Mildé, Century											
	Lino & Carvalho	José Lino e Carlos Carvalho	Av. da Liberdade	Ader											
	Sociedade Portuguesa de Automóveis	Engº Júlio César Correia, Manuel Alves Dinis Jr, Engº Rodrigo Peixoto, Charles Bleck e Oliveira Belo	Rua Jardim do Regedor, Rua Alexandre Herculano e Rua da Escola Politécnica Belo	Renault Dietrich Brazier Züst FIAT Isotta Fraschini Napier											
	A. & H. Black, Lda	Irmãos Alexandre e Henrique Black	Rua da Boa Vista	Mercedes Brooke Delahaye											
	Central Garage	Francisco Martinho	Rua da Escola Politécnica	Isotta Fraschini											
	Mark Berkeley & Cª	Mr. Comiat	Av. D. Carlos	Brown											
	Stand Cudell		Largo da Anunciada	Dennis											
	Ricardo O'Neill, Engenheiros	Ricardo O'Neill	Rua de São Julião Av. da Liberdade	Cudell Panhard											
	António Sarmento	António Sarmento	Rua dos Fanqueiros Travessa da Glória	Richard Brazier Mors Moltri Austral											
	Alfredo Kendall	Alfredo Kendall	Rua d'El Rei	Lorraine Dietrich											
	Casa Columbia		Rua Garrett	Adler											
	Eduard Warburg	Eduard Warburg	Rua da Conceição da Glória	San Giorgio											
	Hans Nielsen & Filhos	Hans Nielsen	Rua do Prior à Lapa	Daimler, Horse Shoe											
	António Herédia	D. António Herédia	Rua de Santa Marta	FIAT											
	The British Automobiles	José Garcia Rugeroni	Largo de S. Carlos	Napier Adler											
	Empresa Automobilista Veloz	Jaime Veiga Pinto	Av. da Liberdade	Martini Brouhot											
	Auto Lisboa		Av. da Liberdade	Diatto-Clement											
	Albert Niebelung		Campo Grande	Peugeot											
	Teixeira & Irmão Lda	Irmãos Dias Teixeira	Poço do Borratém	Gladiator											
	Garagem Americana	Pinto & Oliveira	Rua da Trindade	Ford											
	Garagem Parisiense	Laurencel & Oliveira	Rua Andrade Corvo	Mors Delage											
	Casal Catalã	Américo Lopes de Oliveira	Largo do Intendente	Hispano-Suiza											
	Bianchi Palace	Baptista, Lda	Rua de São Bento	Bianchi											

Cf. Fontes indicadas ao longo do capítulo

## 5.5 Electricidade e vapor sem espaço próprio

Confrontando os diferentes mercados europeus e até o mercado norte-americano com o mercado português de automóveis numa perspectiva estrita da análise do peso de cada um dos sistemas de motorização (motores térmicos, eléctricos e a vapor) verifica-se que apenas os motores térmicos tiveram preponderância, cabendo aos outros dois tipos um papel residual no desenvolvimento do automobilismo entre nós.

A indústria automóvel americana, por exemplo, teve uma fase de desenvolvimento significativamente diferente da sua congénere europeia. Na transição do século XIX para o século XX, os americanos tinham mais confiança nos automóveis eléctricos e até mesmo na tecnologia do vapor do que nos veículos equipados com motores a gasolina. Com efeito, a estatística da indústria automóvel americana de 1900 mostra que nesse ano foram produzidos 4.192 automóveis, dos quais 1681 (40,1%) eram a vapor, 1575 (37,6%) eléctricos e 936 (22,3%) a gasolina. O vapor, liderado pela marca *Locomobile* – que gozava de grande popularidade – era ainda a forma de mobilidade individual mais procurada pelo consumidor americano mas os veículos eléctricos, pelas suas incríveis facilidades de uso, estavam a pouca distância. Contudo, o retrato desse ano, prefigurava já o crepúsculo desse tipo de motorização. Basalla dá-nos um exemplo que ilustra bem a queda abrupta da popularidade do veículo eléctrico no outro lado do Atlântico.<sup>284</sup>

Na exposição automóvel de New York, em 1901, foram exibidos 58 modelos a vapor, 23 eléctricos e 58 a gasolina. Em 1903, o número de modelos eléctricos e a vapor expostos tinha descido para 34 e 51, respectivamente, ao passo que os carros a gasolina contavam 168 modelos. Na exposição de 1905 a derrocada foi completa: os 219 modelos de carros a gasolina expostos excediam o total conjunto de carros a vapor e eléctricos, à razão de 7 para 1. Infelizmente, é muito mais fácil documentar o triunfo do motor a combustão interna do que explicar o seu êxito.

No final do século XIX, o fascínio pela electricidade era uma realidade incontornável nos Estados Unidos e nessa altura todos os grandes investigadores e a generalidade dos *opinion makers* apontava para a indústria automóvel como um paradigma dessa nova energia. Por exemplo, o patrão de Henry Ford, em Detroit, aconselhou-o a deixar de perder tempo com os motores a gasolina pois a electricidade era o futuro<sup>285</sup> e inventores como Elmer Sperry e Thomas Edison apostaram muito do seu tempo e da sua reputação a tentar resolver os principais problemas dos automóveis eléctricos nessa altura: lentos, com pouca capacidade para subir grandes declives, uma autonomia reduzida, e caros quer na aquisição quer na manutenção, sobretudo no domínio das baterias. Na Europa, o automóvel eléctrico teve a sua clientela, centrada nas grandes cidades europeias planas, pois a existência de declives comprometia a sua autonomia.

Entre nós, os registos conhecidos de viaturas eléctricas, são residuais. Em Lisboa, por exemplo, num total de 643 registos com marca discriminada existem apenas 4 viaturas eléctricas (3 *Cardinet*, 1 *Krieger*) e no Porto encontramos um único registo, um automóvel produzido pela *Compagnie Française des Voitures Electromobiles*. Para estes números terão concorrido, decerto, não só os resultados operacionais dos poucos veículos importados como também a rápida consolidação da opinião pública, potencialmente interessada, que lia artigos pouco abonatórios sobre as qualidades gerais dos veículos eléctricos. O versátil Tavares de Mello, ainda antes de ser importador de automóveis – e, portanto, sem qualquer interesse comercial nas suas declarações – escrevia já em 1900.<sup>286</sup>

Com relação ao motor eléctrico é ele sem dúvida o ideal em motores, nada de calor, nada de cheiro, nada de barulho, mas os seus inconvenientes são bem conhecidos de todos; um carro eléctrico só serve para os grandes centros populosos onde haja oficinas eléctricas em que se possa facilmente carregar os acumuladores. Um provinciano tem pois que desistir de andar em carruagem eléctrica e mesmo o habitante das grandes cidades não se poderá afastar muito delas. Jenatzy, um dos principais construtores de carruagens eléctricas munido de mil e tal quilos de acumuladores já chegou a percorrer 180 km mas isso é ainda bem insuficiente para um turista.

<sup>284</sup> Basalla, *A Evolução da Tecnologia*, 209.

<sup>285</sup> Donn P. Werling, *Henry Ford – A Hearthsides Perspective* (Warrendale: SAE, 2000), 78.

<sup>286</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 1 de Maio, 1900, 7.

O vapor era outra das alternativas mas também essa pouco vingou no mercado nacional. Vários distribuidores apostaram nessa forma de motorização entre nós, com particular destaque para a *F. Street, Lda*, que representava a americana *Locomobile* e com a qual chegou a participar em competições desportivas, anunciando mais tarde um contrato de distribuição exclusivo com a inglesa *Thornycroft*, que também produzia automóveis desse tipo. Albert Beauvalet, de forma surpreendente, anunciou a representação da *Serpollet* para Portugal em 1905,<sup>287</sup> numa altura em que o vapor já estava em fase descendente mas, aparentemente, sem sucesso. No Governo Civil de Lisboa há registo de 16 veículos a vapor (2 *Gardner Serpollet*, 2 *Leon Bollée*, 9 *Locomobile*, 2 *Serpollet* e 1 *Purrey*) o que mostra a fraca percentagem de adesão do mercado a esta forma de motorização e no Porto não foi registado nenhum veículo com essas características. Tavares de Mello, no artigo já anteriormente citado, também dedicou algumas linhas ao vapor:<sup>288</sup>

O motor eléctrico e o motor a vapor (não falamos dos ensaios com motores a álcool, acetileno, ar comprimido e ar líquido, porque não tem até hoje aparecido nenhum a nosso ver verdadeiramente positivo e prático) têm também sido aplicados com vantagens ao automobilismo e até relativamente ao motor a vapor apareceu ultimamente uma tentativa brilhante devido à casa americana Stanley que fez inscrever na corrida de encosta há pouco organizada pela “France Automobile” uma pequena carruagem movida a vapor que fez o percurso de 1800 metros em 3 minutos. Devemos notar, porém, que esta carruagem precisa de meter água na sua pequena caldeira de 40 em 40 quilómetros.

Em paralelo, num intervalo muito reduzido de tempo, o motor a gasolina foi-se desenvolvendo a um ritmo intenso e a evolução da própria indústria do petróleo permitiu obter combustíveis fósseis baratos e logisticamente acessíveis. A autonomia era brutal quando comparada com o potencial de um automóvel eléctrico e o ruído e o fumo, que antes eram desvantagens, rapidamente se converteram em símbolos de *status* e de modernidade.<sup>289</sup>

## 5.6 As estatísticas possíveis

Em 1900, o governo publicou pela primeira vez um decreto-lei que identificava para efeitos da pauta alfandegária o conceito de automóvel, como “um veículo de motor mecânico destinado a circular sobre as vias públicas, sem carris.”<sup>290</sup> Isto significa, por um lado, que antes de 1900 não há estatística oficial de importação de veículos motorizados e que, por outro, durante alguns anos, não houve distinção entre veículos de duas, três ou quatro rodas, desde que tivessem motor. Essa separação só teria lugar em 1907.<sup>291</sup> Por essa razão, só a partir do primeiro ano do século XX passa a ser divulgada uma estatística oficial de importação de automóveis no nosso país que inclui indiferenciadamente, e em coerência com a sua própria definição, como vimos atrás, também os motociclos e os triciclos.

Os valores anuais de “automóveis” importados entre 1900 e 1910 – quer completos quer apenas como chassis rolante – estão patentes no Boletim de Comércio Marítimo. Entre 1900 e 1910, a única distinção implementada pela autoridade aduaneira prende-se com o facto dos automóveis serem importados completos ou, em alternativa, sem carroçaria. A partir de 1907, a estatística separa os automóveis das motocicletas e dos triciclos a motor. Com os dados aí publicados, é possível construir uma evolução gráfica das importações de automóveis, mantendo a coerência dos decretos-lei que lhes serviram de base:

<sup>287</sup> Chegou um magnífico automóvel Serpollet, 10 cavalos, com os últimos aperfeiçoamentos, condensador moderno, caldeira reforçada, *petit cheval demareur* que suprime a bomba, etc. É um carro de bela aparência com *carrosserie* luxuosa da afamada marca Kellner e é sem dúvida o mais perfeito carro desta marca que tem vindo para Portugal.” *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Abril, 15, 1905, 12. Em 1902, Beauvalet já incluía no seu painel de marcas representadas a Serpollet mas a aposta na Peugeot tirou protagonismo ao “apóstolo do vapor”, como era designado Serpollet.

<sup>288</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 1 de Maio, 1900, 7.

<sup>289</sup> “Speed was a deeply disturbing feature of early motor mobility which threatened to break up the old traffic system. Speed was regarded as the truly distinctive feature of the new machines, despite being anticipated to a certain extent by the bicycle.” Kurt Möser, “The dark side of ‘automobilism’, 1900-30. Violence, war and the motor car”, *The Journal of Transportation History* 24/2: 244.

<sup>290</sup> Diário do Governo, Decreto-Lei de 11 de Agosto de 1900. De acordo com essa regulamentação, para efeitos alfandegários, os automóveis estavam inscritos na Classe V (Aparelhos, Instrumentos, máquinas e utensílios, armas, embarcações e veículos) e receberam por força desse decreto os números pautais 420a (Automóveis) e 420b (Chassis).

<sup>291</sup> Só com a promulgação do Decreto-Lei de 14 de Fevereiro de 1907, os veículos são discriminados em função do número de rodas, surgindo o número pautal 420c destinado a “Bicicletas e Tricicletas com motor, sem pedais ou com pedais que não influam no movimento”.

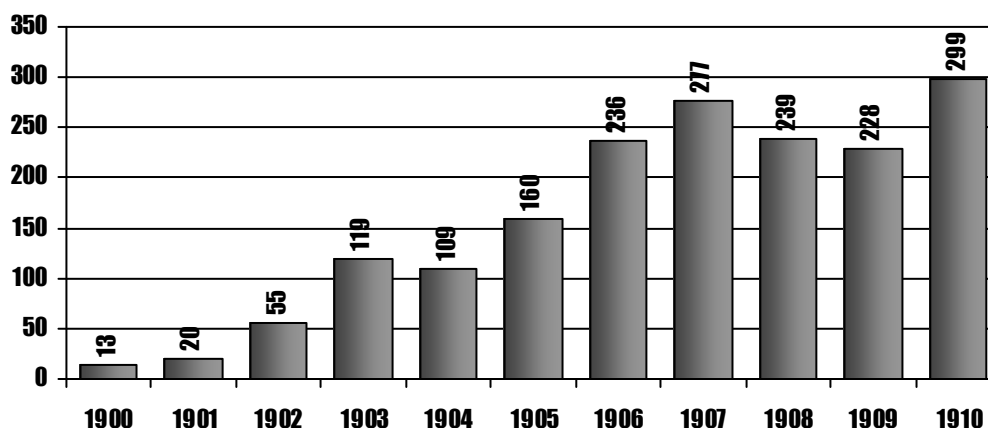


Gráfico 5.1 – Evolução do volume das importações de automóveis em Portugal  
 Fonte: *Boletim de Comércio Marítimo* (Lisboa: Ministério da Fazenda, 1900-1910).

No total, no âmbito da pauta aduaneira de 1900, importaram-se 1755 automóveis, aos quais se devem acrescentar os 37 motocicletas ou triciclos que entraram em Portugal de acordo com o Decreto de 14 de Fevereiro de 1907 – e que antes estavam incluídos na categoria de “automóveis”.

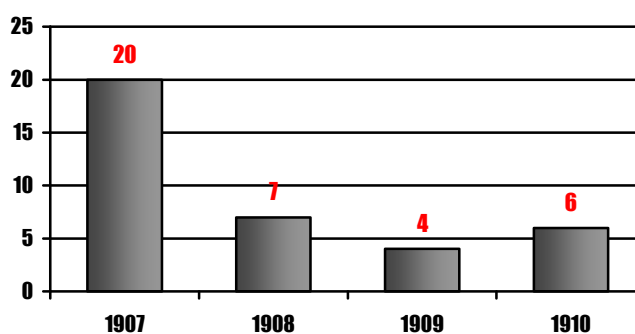


Gráfico 5.2 – Importação de motocicletas e tricicletas em Portugal  
 Fonte: *Boletim de Comércio Marítimo* (Lisboa: Ministério da Fazenda, 1900-1910).

Estamos a falar de 1792 veículos com motor, aos quais se devem somar os cerca de 30 veículos estimados que se importaram antes do decreto-lei de 1900, quer na fase da importação directa quer ainda fazendo apelo a um importador oficial mas sem classificação pautal específica. Podemos assim estimar em cerca de 1820 o parque circulante potencial de veículos com motor existente em Portugal em Dezembro de 1910. Um outro exercício que podemos fazer consiste na elaboração de um gráfico de frequência de vendas, com periodicidade mensal, estendido a todo o período em análise, podendo verificar-se uma clara curva de tendência, cujo gradiente positivo se vai atenuando ao longo do intervalo em questão. É importante perceber que durante esta década os automóveis ganharam um impulso de “democratização industrial” importante, sendo possível comprar, a partir de 1905, modelos novos a 1 milhão e cem mil réis (exemplo para o *Lion-Peugeot Bébé* – comercializado em 1907 cuja importação se justificou tendo em conta o sucesso do *De Dion Bouton Populaire*, também uma «voiturette» equipada com um motor de um único cilindro, cujo preço era semelhante ao do *Peugeot Bébé*. Antes, o mercado disponibilizava viaturas por esse preço, ou até mais baratas, como os modelos mais simples da *Oldsmobile* que eram propostos a 850 mil réis, mas as suas características de simples *buggy* afastavam os clientes que aspiravam a um nível de conforto superior. Operários com um nível de qualificação médio tinham salários mensais que variavam entre 41,7 e 60,0 mil réis, para um canalizador e um carpinteiro, respectivamente<sup>292</sup> o que melhorava a taxa de esforço na aquisição de automóveis.

<sup>292</sup> Cabral, *Portugal na Alvorada*, 185.

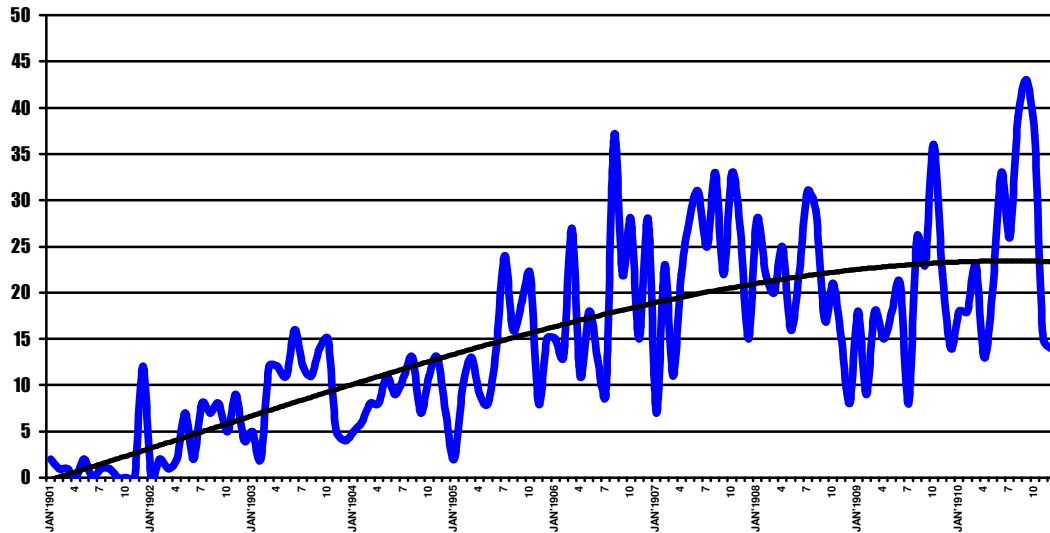


Gráfico 5.3 – Frequência mensal do volume de importações de automóveis, com uma curva de tendência polinomial  
 Fonte: *Boletim de Comércio Marítimo* (Lisboa: Ministério da Fazenda, 1900-1910).

As estatísticas de vendas por marca, neste período em análise, não podem ser obtidas com rigor, uma vez que não existem números oficiais. A única forma de obter alguns resultados aproximados consiste em compilar as informações relativas à emissão de licenças de condução, registadas nos Governos Cívicos, mas mesmo este processo é falível uma vez que esses registos incluem veículos novos e usados e eventuais actos sucessivos de compra e venda durante a vida útil do automóvel, que assim pode ser contabilizado mais do que uma vez na estatística.

Para além disso, muitos dos arquivos referentes à emissão de licenças de condução perderam-se ou por incêndio, como foi o caso do importante arquivo de Coimbra, ou por negligência. Para este trabalho, tivemos acesso ao registo completo do Governo Civil do Porto e à informação incompleta de Lisboa. Optámos, por isso, por quantificar apenas as quotas de mercado das principais marcas representadas em cada uma dessas áreas de influência, cujo resultado gráfico a seguir se indica:

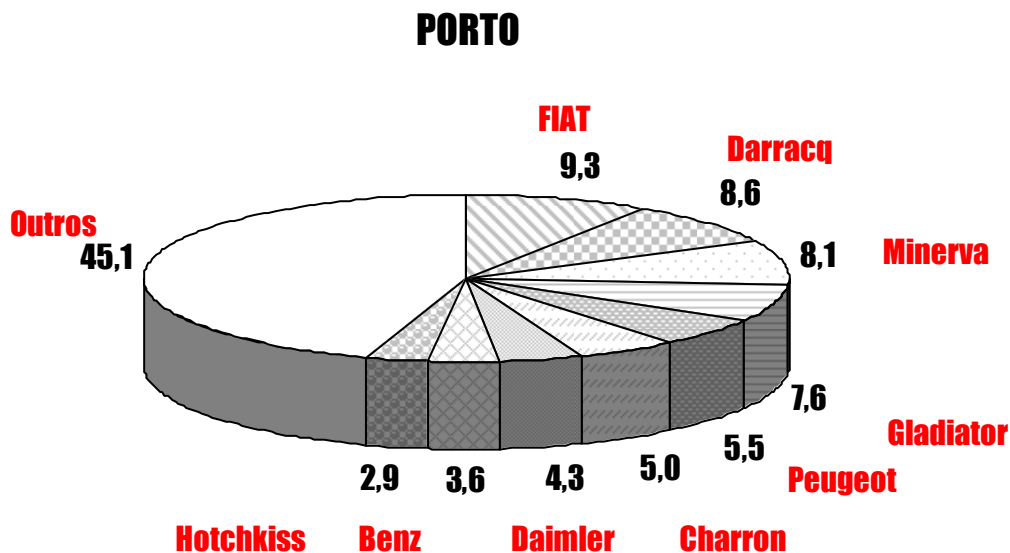


Gráfico 5.4 – Distribuição das quotas de mercado (em %) das principais marcas do Parque Circulante do Porto  
 Fonte: Registo de Veículos Automóveis, Governo Civil do Porto.

As estatísticas aferidas por marca têm de ser contextualizadas de acordo com o trabalho dos representantes locais. Nesse âmbito, verifica-se que a família Dias Teixeira, um dos pioneiros do comércio automóvel juntamente com os Estabelecimentos João Garrido, acabou por



solidificar a sua posição com as marcas que distribuía para o norte do país, a *FIAT* e a *Gladiator* que, juntas, representavam mais de um sexto do mercado sob a alçada do Governo Civil do Porto. É interessante, também, a posição da *Minerva*, que tinha um representante nacional sediado no Porto e cujas vendas acabaram por ter reflexo apenas no mercado mais próximo da sua área de influência. A *Darracq*, cujo representante nacional era uma empresa de Coimbra, tinha um agente importante na cidade invicta, na pessoa do Benedito Ferreirinha, facto que servirá para justificar a posição de destaque que ocupa neste “ranking”. A *Peugeot*, que era a marca mais vendida no território nacional, representada por Albert Beauvalet, em Lisboa, tinha um agente no Porto que, embora activo, não conseguia obter junto dos potenciais clientes o grau de sedução que o francês soube exercer na capital. Um último comentário para a marca mais representativa de João Garrido, a *Charron*, que atinge os 5,0% do mercado um número pequeno tendo em conta a notoriedade da empresa e a sua dedicação de anos ao negócio.

## LISBOA

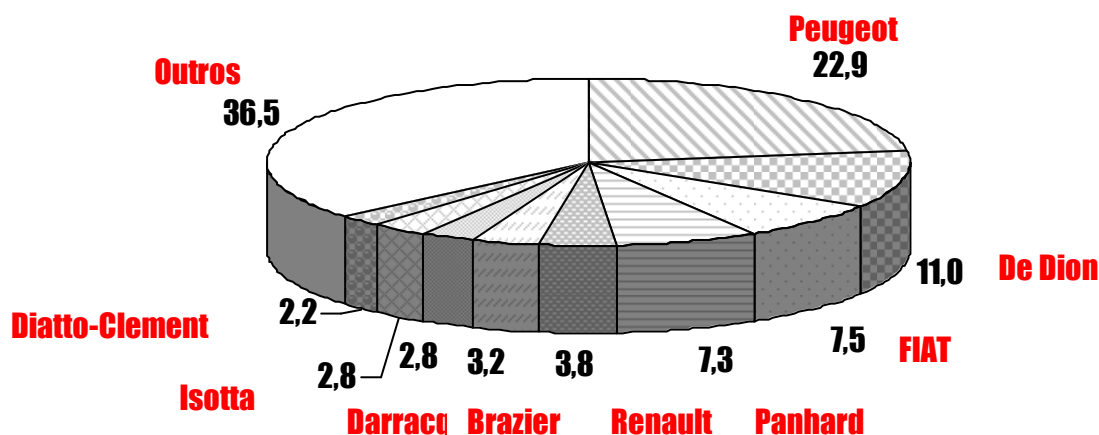


Gráfico 5.5 – Distribuição das quotas de mercado (em %) das principais marcas do Parque Circulante de Lisboa  
Fonte: Registo de Veículos Automóveis, Governo Civil de Lisboa.

Em relação ao mercado de Lisboa, evidenciam-se dois factos: por um lado, a presença dominadora da *Peugeot*, que possui um quinto do mercado; por outro, a comprovação do sucesso da forte aposta empreendida pela Sociedade Portuguesa de Automóveis que agregando todas as suas marcas (*De Dion*, *FIAT*,<sup>293</sup> *Renault*, *Brazier* e *Isotta Fraschini*) obtém 28,3% de quota de mercado. Resultado interessante é o da *Panhard*, distribuída pelo Engenheiro Ricardo O'Neill, enquanto o valor obtido pela *Darracq* fica aquém do esperado tendo em conta a enorme actividade de *marketing* que Tavares de Mello desenvolveu nos primeiros anos do automobilismo. Surpreendente é também o resultado da *Diatto-Clément*, uma marca que chegou tarde ao mercado, através da Auto-Lisboa, mas que assegurou um número interessante de vendas, suficiente para figurar na nona posição neste *ranking*.

Quanto aos preços, é sabido que nem todas as marcas os comunicavam nos seus planos de publicidade de imprensa, sendo até mais correcto afirmar que poucos eram os distribuidores que utilizavam o preço no seu argumentário de comunicação, preferindo falar de resultados desportivos, ou de turismo, onde destacavam a fiabilidade e o conforto.

Neste domínio específico, a empresa mais “transparente” era a Sociedade Portuguesa de Automóveis que publicava extensas listas tanto dos veículos novos como dos usados que tinha em *stock*. Num anúncio publicado praticamente no início da sua actividade,<sup>294</sup> a SPA divulgava os preços dos veículos novos das marcas que representava, sendo o mais barato a *voiturette De Dion Bouton Populaire*, com um motor de um único cilindro e 6 cavalos, proposto a 1.100\$000 réis, enquanto o automóvel mais caro era um *Richard-Brazier* de 4 cilindros de 40/50 cavalos, com carroçaria Landaulet, que ascendia aos 7.250\$000 réis.

<sup>293</sup> A *Fiat* foi representada pela SPA entre 1906 e 1909, sendo portanto pertinente perceber que parte da responsabilidade das vendas desta marca deve ser atribuída quer a Leopoldo de Sousa Cachapuz, quer a D. António Herédia que asseguraram a sua representação respectivamente antes e depois da SPA.

<sup>294</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Março, 1904, s/p.

Os pequenos «buggies» a vapor da Locomobile também eram propostos a 1.100\$000 réis, nas suas versões mais acessíveis, enquanto os automóveis Ader tinham no pequeno 9 cavalos de 2 cilindros o seu modelo mais barato, que valia 1.950\$000 réis. Porém, os automóveis mais baratos anunciados na imprensa portuguesa eram os pequenos *Oldsmobile*, uns *buggies* semelhantes na sua concepção e simplicidade aos *Locomobile* mas equipados com um motor a gasolina de um único cilindro, que valiam, na sua versão mais acessível, a 850\$000 réis.<sup>295</sup>

### 5.7 A mulher e o automóvel

O papel da mulher na consolidação da indústria automóvel nos seus primeiros anos foi praticamente nulo e a generalidade dos historiadores reconhece que se o automóvel foi, no seu início, um factor diferenciador de classes, foi também um “contribuinte líquido” para acentuar diferenças de género.<sup>296</sup> O automóvel, sendo um factor de mobilidade, era propriedade do homem uma vez que a esfera de acção da mulher era limitada e sem autonomia visível. Por outro lado, sendo um artefacto mecânico, que exigia manipulações – algumas delas extremamente físicas – afinações e coordenação complexa de vários comandos, estaria culturalmente ligado ao homem, pois à mulher estariam reservadas, no âmbito estrito das máquinas, outras funções confinadas à estética, à sensibilidade artística ou à manutenção doméstica.<sup>297</sup>

A mulher começa por estar ligada ao automóvel, no princípio do século XX, essencialmente no campo da publicidade, onde surge como factor emocional de valorização do veículo e da respectiva marca. Não se pode falar ainda de uma mulher aspiracionalmente condutora – embora, desde o início, se tenham celebrado várias senhoras ao volante de automóveis – e muito menos decisora na compra.<sup>298</sup> Mas se em proporção o número de senhoras, condutoras de automóveis, era pequeno, o volume absoluto começou a crescer de forma significativa tanto na Europa como nos Estados Unidos, utilizando preferencialmente as viaturas eléctricas,<sup>299</sup> que eram extremamente fáceis de manipular e conduzir, não produziam cheiros e fumos e a sua autonomia reduzida não causava restrições uma vez que as suas viagens eram, por norma pequenas e confinadas ao centro urbano, onde estavam as lojas, os restaurantes e outros locais de lazer.<sup>300</sup> No Reino Unido, em 1903, as mulheres chegaram a criar um clube próprio, cientes de que o seu número já proporcionava “massa crítica” suficiente para se autonomizarem dos homens, agrupados no *Royal Automobile Club*.<sup>301</sup>

Porém, embora as mulheres tenham estado, no início, afastadas do fenómeno de desenvolvimento do automobilismo na Europa – quer na concepção quer na mera utilização – há histórias interessantes de senhoras que contribuíram decisivamente para o desenvolvimento e notoriedade da indústria automóvel europeia. Bertha Benz, mulher de Karl Benz é uma delas. O seu marido tinha aperfeiçoado um pequeno motor a 4 tempos que pretendia adaptar a um veículo. Contudo, a sua paciência ia-se esgotando e resolveu efectuar no seu automóvel as últimas modificações que lhe poderiam permitir encerrar de vez o assunto, a bem ou a mal. Como Karl ficou a dormir, no dia seguinte Bertha saiu sorrateiramente com o veículo do seu marido, e na companhia dos seus filhos foi visitar a mãe, em Pforzheim, a uma distância de

<sup>295</sup> *Novidades* (Lisboa), 5 de Março, 1903, 4.

<sup>296</sup> “In this early period of automobility, qualitative differences in cars symbolized and legitimated not merely the inequality of class but the inequality of gender as well.” Gartman, “Three Ages of the Automobile”, Vol 21 (4/5): 174.

<sup>297</sup> “In general, automobiles were defined as masculine, both because they provided mobility in the public sphere and because they were utilitarian and mechanical objects of production. Women were supposed to confine themselves to the private, domestic sphere and to the nonutilitarian concerns of consumption and aesthetics. Consequently, car ownership and operation were considered culturally appropriate mainly for men.” *Ibidem*.

<sup>298</sup> “Women entered motor transport history more visibly through discussions of advertising and through women’s history and cultural history”. Margaret Walsh, “Gendering transport history”, 5.

<sup>299</sup> “Therefore [the electric car] was especially favored by women drivers who were concerned foremost about comfort and cleanliness and who had a hard timer either controlling a spirited team or starting a gasoline-powered car with a hand crank and learning to shift gears. Flink, *The Automobile Age*, 10.

<sup>300</sup> “However, even when women in this early period gained access to automobility, gender ideology segregated them in a different type of automobile, the electric car. Gasoline-powered cars were said to be smelly, noisy, powerful and difficult to operate and maintain for women”. Gartman, “Three Ages of the Automobile”, 174.

<sup>301</sup> “As senhoras *chauffeurs* em Londres são tão numerosas que acabam de fundar na city o Ladies Automobile Club. Foi eleita presidente a duquesa de Marlborough; Lady Cecil Scott-Montagu, Lady Beatrice Rawson, a duquesa de Sutherland e mistress Adair eleitas vice-presidentes e Lady Cantelupe, tesoureira. O novo Clube tem a sua sede no centro de Londres, Picadilly, 110. O *Tiro Civil* (Lisboa), 15 de Maio, 1903, 5.



120 km, cumprindo a viagem sem qualquer percalço, dando assim a Karl Benz uma resposta inequívoca sobre o potencial do seu invento.<sup>302</sup>

Um outro pioneiro alemão, Gottlieb Daimler, tinha vendido a licença industrial dos seus motores a Auguste Sarrazin, que assegurava assim os direitos exclusivos de venda desses motores para a França. Panhard estava interessado em produzir esses motores mas, no início das negociações, Auguste Sarrazin morre e é a sua mulher, Louise Sarrazin que, mantendo a confiança de Daimler, fecha o negócio, colocando a *Panhard et Levassor* na antecâmara da indústria automóvel que estava prestes a nascer.<sup>303</sup>

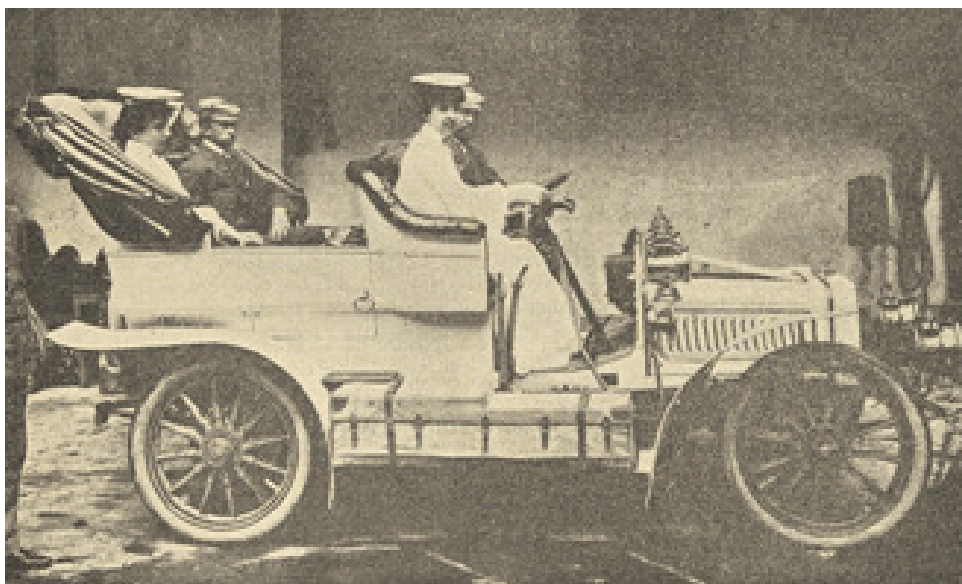


Figura 5.5 – A D. Elisa Machado ao volante do seu automóvel  
Fonte: *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Dezembro, 1905, 1.

Não foi fácil à mulher, nos tempos iniciais do automóvel, obter a sua emancipação como condutora. Mesmo como simples passageira, as recomendações tornavam as viagens quase como experiências potencialmente traumáticas. Um pequeno texto publicado nessa época<sup>304</sup> mostra até que ponto o automobilismo podia ser um “handicap” para o elemento feminino:

Estamos convencidos de que muitas senhoras desistem de se tornar automobilistas porque com a sua inexperiência imaginam não poder nunca combater a sujidade em que ficam quando passeiam de automóvel. Em poucas palavras vamos ver se conseguimos expor a maneira de passear sem que se sofra incómodo algum. Convém sempre tomar o máximo cuidado com a cor da «toilette». Devemos desistir da cor branca e usar antes qualquer tom escuro ou um «manteau» que cubra as «toilettes». Esse género de «manteau» é quase sempre de alpaca no Verão e pano no Inverno, bastante largos para se poderem vestir por cima de qualquer «toilette» sem a amarrotar. Convém também usar uns chapéus com molas que enterrem bem e duma cor que não se suje depressa, e onde não se veja a poeira. Uma pequenina «toque» é ainda o melhor e o mais elegante. É desnecessário dizer que é preciso ter alguém que trate do automóvel, que o lave e o limpe bem; no entanto, muitas senhoras se entretêm elas próprias cuidando das suas máquinas, sem que o azeite e o petróleo as sujem. Para isso basta ter sempre o máximo cuidado e conservar num asseio extremo todos os utensílios que servem para a limpeza do automóvel. Uma senhora deve sempre levar consigo um pequenino espelho, o qual já deve ter um sítio especial onde se arrume. (...) As verdadeiras amadoras do automobilismo guiam elas próprias os seus automóveis e assim passam dias inteiros completamente entregues ao prazer de correr montes e vales sem ajuda de «chauffeur». Por último recomendamos a necessidade de maior cortesia para com toda a gente com quem se tem de tratar. Para que o prazer que sentimos com o passeio seja completo é necessário que não nos pesem na consciência avarias que se tenham feito enquanto passeamos.

<sup>302</sup> Friso Wieggersma, *La Belle Chauffeuse* (Amsterdam: VOC, 1981), 4.

<sup>303</sup> Pérot, *Panhard*, 16-18.

<sup>304</sup> “Automobilismo das Senhoras”, *Os Sports* (Lisboa), 23 de Julho, 1906, 2.

Gradualmente, com a democratização do automóvel – facilitada pelo incremento da eficiência dos processos de fabrico que tornaram a sua produção mais barata – este, embora ainda adjudicado à esfera de influência do homem, passou a ser também um assunto de família e as mulheres passaram a ter alguma capacidade de decisão em assuntos que dissessem respeito à segurança, ao conforto, à acessibilidade e até mesmo à capacidade de carga.<sup>305</sup> Essa natural e sensível evolução tecnológica acabou por dar à mulher uma emancipação inesperada. Como escrevia Valentina de SP, num artigo justamente denominado «Feminismo e Automobilismo»:<sup>306</sup>

A máquina libertou a mulher, porque aquela tornou inútil o esforço muscular e havendo uma grande quantidade de forças simples a utilizar que constituem grande parte da humanidade (...) pode e deve ela agora também entrar na complexidade crescente da actividade.

No início do século, são muito poucas as mulheres que assumem a sua capacidade de condução de automóveis no nosso país. A primeira mulher a receber a licença de condução pelo Governo Civil de Lisboa é a britânica Nemmie George, que recebe o nº 319 e que usa um automóvel eléctrico *Cardinet*. Seguem-se na lista as seguintes condutoras pioneiras:

Tabela 5.2  
Lista das Senhoras com Licença de Condução em Lisboa

#	Veículo	Nome
319	Cardinet	Nemmie George
326	Brazier 16/26 cv	D. Gabriela Munró dos Anjos
332	Leon Bollée 20/30 cv	D. Edeltrudes Câmara Rodrigues
343	Peugeot 28 cv	D. Amélia de Oliveira Gomes
381	Fiat 10 cv	Condessa de Carnide
393	Brouhot 24 cv	D. Helena Abecassis
410	Fiat 16 cv	Condessa de Almedina
415	Fiat 16 cv	Condessa de Penha Longa
426	Fiat 16 cv	Maria Augusta de Sequeira Lopes
444	Fiat 12 cv	Condessa de Caria
491	Mors	Lurdes Pinheiro
571	Darracq 18 cv	D. Maria da Silva Araújo
590	Panhard 25 cv	D. Helena Abecassis
596	San Giorgio	D. Palmira de Jesus Figueiredo
605	Peugeot 18/24 cv	Maria Muschatt Cordeiro Silva
677		D. Laura Belchior
697		D. Maria Sanchez
789		D. Emília Alves
832		D. Maria Sousa Gomes
833		D. Maria da Conceição

Fonte: Registo de Veículos Automóveis, Governo Civil de Lisboa.

No total, observam-se pelo menos 19 mulheres com licença de condução na área jurisdicionada pelo Governo Civil de Lisboa, verificando-se que D. Helena Abecassis tinha dois automóveis registados em seu nome: um *Brouhot* 24 cv e um *Panhard* 25 cv. Há também a curiosidade de ver agregado a uma senhora um dos poucos automóveis a vapor que vieram para o nosso país: um *Leon Bollée* 20/30 cv registado em nome de Edeltrudes Câmara Rodrigues. No registo do Governo Civil do Porto, a informação referente às mulheres condutoras indica-nos um menor número de nomes:

<sup>305</sup> "As cars were private vehicles suited to individual and family travel, female passengers wanted comfort, safety and accessibility. As drivers they not only counted as taste makers; they proclaimed their independence and challenged cultural norms. Driving enabled women to move beyond the confines of domesticity and to contest gender stereotypes". Walsh, "Gendering transport History", 5.

<sup>306</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Abril, 1907, s/p.

Tabela 5.3  
Lista das Senhoras com Licença de Condução no Porto

#	Veículo	Nome
180	FIAT 12 cv	D. Teresa Freire de Andrade Coelho
219	Panhard 15 cv	D. Maria Emília Moreira Pereira
238	Daimler 40 cv	Margarida Dummont Vilares
312	FIAT 28 cv	D. Amélia Chambers de Sousa
316	Panhard 15 cv	D. Maria Emília Moreira Pereira
319	Motobloc 26 cv	D. Laura Júlia Vilar Cardoso
369	FIAT 10 cv	D. Emília Pereira de Oliveira

Fonte: Registo de Veículos Automóveis, Governo Civil do Porto

## 5.8 O desenvolvimento das Garagens

O incremento da actividade automobilística trouxe consigo, concomitantemente, a necessidade de criar infra-estruturas adequadas para a manutenção e reparação dos automóveis. Se os acidentes não eram ainda frequentes, os incidentes mecânicos exigiam uma manutenção adequada e um cuidado constante com todos os mecanismos e sistemas que compunham os veículos. Por essa razão, se as lojas de automóveis são as primeiras manifestações comerciais desta indústria, as garagens acabam por se tornar numa espécie de “cartão de visita” da qualidade da organização da marca.

No Porto, como já indicámos, o empreendedor João Garrido desenvolveu infra-estruturas próprias para receber os veículos por si vendidos e também os que eram importados directamente pelos clientes. O sítio era designado por Auto-Palace do Porto e estava situado na confluência das ruas Duque de Saldanha e S. Lázaro, sendo anunciado como um “edifício expressamente construído para este fim.”<sup>307</sup> Essas instalações mantiveram-se como o núcleo central da actividade dos Estabelecimentos João Garrido enquanto o centro administrativo da empresa se manteve situado na Rua Passos Manuel. As oficinas eram chefiadas por Benedito Ferreirinha que foi um dos técnicos mais importantes de motores no princípio do século XX em Portugal.<sup>308</sup> Porém, Ferreirinha, em finais de 1904 resolve autonomizar-se, criando a sua própria empresa de representação, denominada Empresa Automobilista do Porto, sediada na Rua de S. Lázaro, para a qual garantiu as representações da *Mercedes*, *Richard-Brazier* e *Darracq* bem como das motos *FN*, que foi, aliás, a marca onde mais investiu.

Em Lisboa, o primeiro esforço para agregar num mesmo espaço a zona de vendas de veículos e o local para a sua assistência e manutenção foi empreendido, também como já referimos, pela Sociedade Portuguesa de Automóveis, que remodelou uma vasta área térrea na Rua Jardim do Regedor, sob a orientação do arquitecto Ventura Terra.<sup>309</sup> O plano de acções da Sociedade Portuguesa de Automóveis e a concorrência despoletada com as suas novas infra-estruturas levou Albert Beauvalet a redefinir o seu posicionamento no mercado. Havia alguma agitação no mercado pois a entrada de novos importadores e o incremento da oferta estavam a potenciar as vendas mas também a exigir a necessidade de articular bem os serviços de assistência.

Em Março de 1906, era inaugurada, com a pompa e circunstância que a ocasião merecia, a nova infra-estrutura da Agência Geral de Automóveis de Albert Beauvalet. No acto marcou presença Armand Peugeot e o Embaixador de França, Mr. Rouvier, destacando-se ainda a presença da generalidade da aristocracia nacional bem como dos numerosos clientes do engenheiro francês. O rei, inclusive, compareceu antes da cerimónia, de forma informal. O edifício impressionou a imprensa, pela sua dimensão e pela sua funcionalidade:<sup>310</sup>

Mr. Albert Beauvalet, o infatigável engenheiro que toda a Lisboa “sportiva” conhece, inaugurou ontem a sua nova “garage”, instalada no antigo “terrasse” do Palácio Foz. Beauvalet & Cta.,

<sup>307</sup> *Jornal de Notícias* (Porto), 20 de Maio, 1906, 4.

<sup>308</sup> “O saudoso automobilista Sr. Benedito Ferreirinha foi (...) quem afinou e reparou na nossa antiga oficina da rua de Passos Manuel as duas dezenas de Triciclos e Quadriciclos automóveis vendidos pela nossa casa.” *Guiauto Ilustrado* (Porto), Outubro, 1929, 18.

<sup>309</sup> “É no próximo mês de Abril que deve inaugurar-se o Auto-Palace desta nova sociedade. Nas suas luxuosas instalações da rua Jardim do Regedor, 4 a 26, encontrarão os amadores do automobilismo tudo o que a arte e a indústria têm inventado de mais convidativo a par das mais apreciáveis comodidades que o progresso aconselha.” *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Março, 1905, 19.

<sup>310</sup> *Diário de Notícias* (Lisboa), 7 de Março, 1906, 2.

firma respeitada por todos os automobilistas, esforçou-se para que essa “garage” ficasse sendo uma das primeiras da capital, não desmerecendo os bons créditos da antiga fábrica “Peugeot” de que é exclusivo representante em Portugal. A inauguração revestiu um carácter festivo e nela tomaram parte os operários das vastas oficinas de Mr. Beauvalet. A “garage” é ampla, cheia de luz e provida com os melhoramentos de um sistema modelar.

A abertura das novas instalações de Beauvalet representou um episódio importante no comércio automóvel em Portugal, marcando a cidade de forma indelével e contribuindo para minorar o papel dos outros importadores da época, que tinham espaços mais modestos e com menor notoriedade. Por outro lado, tal como foi adiantado nos textos contemporâneos, não deveria haver nessa época muitos edifícios desenhados e construídos exclusivamente para o comércio automóvel por essa Europa fora, maiores e com o mesmo grau de funcionalidade do que a *Garagem Peugeot*, em Lisboa. Na verdade, com estas novas infra-estruturas, o francês antecipava-se à movimentação que a empresa rival do seu negócio, a Sociedade Portuguesa de Automóveis, executaria pouco mais de um ano depois da inauguração do edifício Beauvalet. No Verão de 1907, Lisboa assistia, assim, à inauguração de mais um novo edifício vocacionado em exclusivo para o comércio automóvel, o famoso Auto-Palace, construído na Rua Alexandre Herculano. O projecto desse novo edifício terá sido efectuado entre os finais de 1905 e o primeiro semestre de 1906. Na realidade, no final de Junho desse ano já o jornal *O Século*, sob o título “Automobilismo – Nova Garagem Modelo” dava conta, numa pequena notícia, do início da empreitada confiada à empresa *Vieillard & Touzet* – e não a Eiffel, como ainda obstinadamente se teima, em algumas fontes<sup>311</sup> – apresentando então um desenho da fachada do edifício, num esforço óbvio de relações públicas da Sociedade Portuguesa de Automóveis.<sup>312</sup>

Começaram ontem as obras da nova garagem da Sociedade Portuguesa de Automóveis na rua Alexandre Herculano, um dos pontos mais centrais da cidade e que mais se presta para um estabelecimento desta ordem. O projecto é grandioso e vasto, sendo digno dos maiores louvores a arrojada iniciativa da Sociedade Portuguesa de Automóveis, que vem dotar a cidade com um novo edifício digno dela e satisfazendo por completo as exigências sempre crescentes do automobilismo. Mede a nova garagem 42 metros, aproximadamente, de frente, por 50 metros de fundo, ocupando por conseguinte uma área de mais de 2000 metros quadrados. Uma galeria com 10 metros de largo corre ao longo de todo o edifício e é destinada às dependências, salas de espera, de *toilette*, salões de leitura, salas de exposição e o que necessário ainda se tornar para depósito de automóveis.

No pavimento térreo, destinado propriamente à garagem, haverá uma série de compartimentos onde se poderão guardar os automóveis depois de limpos e lavados, ficando os proprietários com as chaves desses compartimentos, que são completamente independentes. A entrada e saída para a garagem faz-se por três grandes portas de 5 metros de largura cada uma, com acesso pela rua Alexandre Herculano. Foi encarregado da construção o distinto arquitecto Fernando Touzet, autor do projecto aprovado.

Quando o projecto do novo Auto Palace foi iniciado, os responsáveis pela SPA já conheciam os detalhes do caderno de encargos das instalações de Albert Beauvalet. Sem comprometer a funcionalidade e os objectivos que deviam presidir à concepção do edifício, desde sempre se assumiu que o novo Auto Palace devia ser deslumbrante pela capacidade de serviço mas também revelar-se apelativo visto do exterior. A escolha de *Vieillard & Touzet* não foi despicienda para esse objectivo, tendo em conta a experiência dos franceses e os trabalhos anteriormente desenvolvidos.<sup>313</sup>

Em 1909, a revista *Construção Moderna*, dirigida pelo conhecido engenheiro Mello de Matos iniciou uma série de artigos destinados a fazer a divulgação do trabalho dos construtores franceses. O primeiro artigo contemplou precisamente o Auto Palace, que tinha já ano e meio de laboração e a descrição técnica mereceu os seguintes comentários:<sup>314</sup>

<sup>311</sup> “Uma segunda razão terá a ver com os efeitos da publicidade, o que tem provocado inúmeras confusões, atribuindo-se frequentemente a Gustave Eiffel todas as obras realizadas pela “Casa Eiffel” – independentemente de terem sido ou não concebidas por aquele – facto que também sucedeu por diversas vezes em Portugal, onde há a tentação de imputar àquele engenheiro a autoria de tudo o que é estrutura metálica (já vimos serem-lhe atribuídos vários viadutos metálicos do caminho-de-ferro, o elevador de Santa Justa e a Garagem Auto Palace, ambos em Lisboa (...).” José Manuel Lopes Cordeiro, *Ponte Maria Pia: Uma ponte de Eiffel... e de Seyrig*, (2009), (2009), [www.ocomboio.net/PDF/montpellier/portugais/lopescordeiro.pdf](http://www.ocomboio.net/PDF/montpellier/portugais/lopescordeiro.pdf) (acedido em Março de 2010).

<sup>312</sup> *O Século* (Lisboa), 28 de Junho, 1906, 5.

<sup>313</sup> O aquário Vasco da Gama é a referência arquitectónica que se confirma nos trabalhos posteriores desenvolvidos, muitos deles com carácter eminentemente industrial como são os casos da fábrica “A Napolitana” e da Central Tejo.

<sup>314</sup> *A Construção Moderna* (Lisboa), 20 de Janeiro, 1909, 146.

As paredes em fundação, são feitas de alvenaria de pedra rija e argamassa hidráulica. As paredes em elevação são feitas com alvenaria, levando o soco da fachada principal de cantaria. As asnas e todo o esqueleto da cobertura são de ferro laminado, sendo a cobertura de telhas de Marselha; a cobertura da clarabóia é feita com vidros foscos com ventilação. O primeiro andar (galeria) existe só nas partes laterais e posterior, deixando a parte central livre em toda a altura. Tem a superfície de 971,76 m<sup>2</sup> e é feito com vigas de 0,16 m, com abobadilhas de tijolos furados e ladrilhos mosaicos. O pavimento do rés-do-chão é de betão hidráulico e betonilha de cimento. Os vãos de portas e caixilhos da fachada principal são de ferro e os restantes de madeira.

Do projecto ressaltam algumas características importantes que foram pensadas tendo em conta a sua utilização, nomeadamente a preocupação com a obtenção de uma boa luz natural na galeria, a articulação dos movimentos das viaturas no espaço interno, e finalmente a necessidade de escoar os gases de escape, naturalmente acumulados no desempenho das viaturas durante a fase de diagnóstico e mesmo de reparação, com a abertura posicionada por baixo da clarabóia. A fachada, em estilo “Arte Nova”, era reforçada com a presença de dois vitrais da autoria de Cláudio Martins.

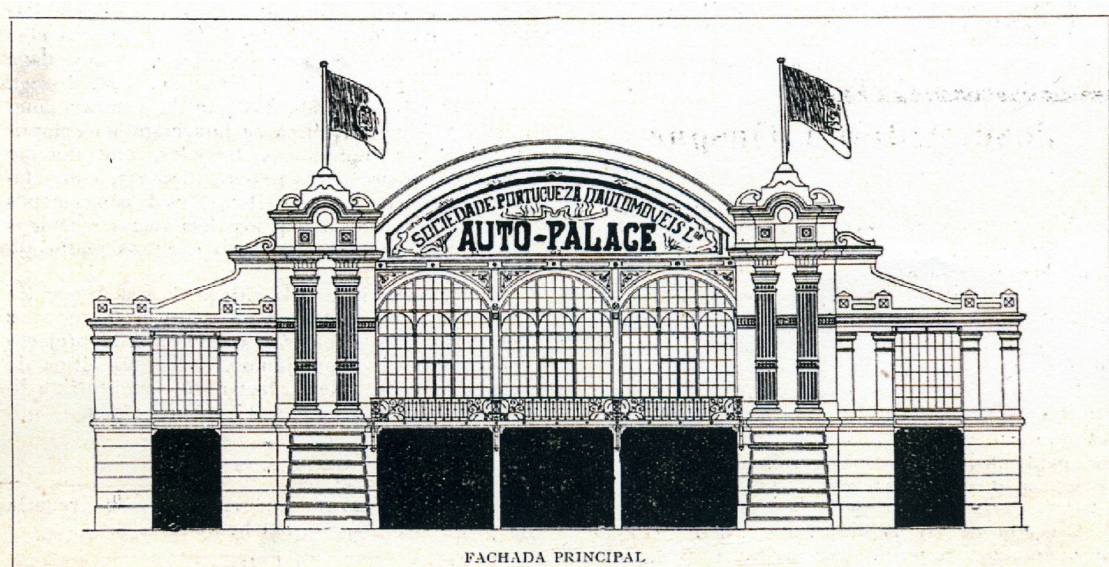


Figura 5.6 – A fachada principal do Auto Palace, edifício projectado exclusivamente para todo o tipo de serviços na área automóvel.  
Fonte: *A Construção Moderna* (Lisboa) 20 de Janeiro, 1909, 148.

O aumento do parque circulante e a crescente procura de serviços de assistência fez incrementar também o número de garagens independentes. Talvez por essa razão, começa a publicar-se no final da primeira década do século XX informação sobre regras básicas de assistência, destacando-se neste domínio um artigo sobre a construção de um fosso para visita e reparação de carruagens automóveis:<sup>315</sup>

Abrimos uma excepção à regra estabelecida na publicação de projectos de construção. Em lugar do projecto de um edifício damos hoje o de um fosso para automóveis, o que tem toda a actualidade, pois que tal construção é ainda desconhecida do nosso país. O desenvolvimento que tem tomado entre nós o automobilismo obriga já os hotéis na maioria das nossas cidades a reservarem instalações especiais para automóveis. Contam-se luxuosas garagens em Lisboa, no Porto e em Coimbra, mas faltam na maior parte das outras terras.

Os dois edifícios monumentais, o da Garagem Beauvalet e o da Sociedade Portuguesa de Automóveis, tiveram fins diferentes e períodos de valência também distintos. O primeiro, em consequência da saída de cena de Albert Beauvalet como distribuidor da *Peugeot* em Portugal, num processo pouco claro e de difícil estudo – uma vez que não há documentos que

<sup>315</sup> *A Construção Moderna* (Lisboa), 20 de Outubro, 1908, 74.

sustentem essa decisão – foi trespassado para uma sala de espectáculos em 1909.<sup>316</sup> O segundo, manteve-se sempre em funcionamento, entre altos e baixos, e ainda hoje conserva as suas funções de unidade integrada de vendas e assistência a automóveis, tendo comemorado o centenário da sua abertura.<sup>317</sup>

### 5.9 Indicadores sobre a construção de uma estrutura legislativa

As leis que trataram e regularam o automobilismo foram, desde os primeiros tempos, sempre condicionadoras do seu próprio desenvolvimento. Mas casos houve em que uma lei severa e mal estudada, como foi o exemplo extremo do Reino Unido, com a sua famosa *Red Flag Act*, não só não regulou uma actividade como a manteve num limbo, tanto sob o ponto de vista comercial, como industrial.<sup>318</sup> Outro aspecto em que os legisladores europeus concordaram ao longo dos tempos foi a questão do protecção do mercado. Em geral, os países do Velho Continente defenderam de forma quase permanente a sua indústria e neste domínio foi a Alemanha a que mais se destacou nesse propósito, com taxas *ad valorem* aplicadas à importação de automóveis que chegavam aos 45%.<sup>319</sup> Em Portugal, foi, como já indicámos, a partir de 1900 que começaram a surgir os primeiros actos administrativos para regular os automóveis, com a introdução de um Decreto-Lei em Agosto desse ano que fixava pela primeira vez a sua definição para efeitos da pauta alfandegária.

Em 1901, o Estado voltou a legislar sobre esse novo fenómeno que estava a despontar um pouco por todo o país. Não se pode dizer que tenha chegado tarde esse propósito regulador pois nessa altura deveria haver pouco mais de 50 automóveis em todo o país. Esse mesmo raciocínio foi desenvolvido pela imprensa que fala do regulamento como uma “providência sem urgência por serem ainda bem poucas as aplicações deste sistema que existem entre nós”, acrescentando, porém:<sup>320</sup>

Mas o diploma do inteligente titular das Obras Públicas, se não é providência urgente, é contudo trabalho utilíssimo que fica, e bom é que ele exista para que se saiba por que leis se deve regular este meio de viação quando se instale em certa escala aqui. (...) O regulamento foi baseado nas mais modernas regras estabelecidas para este fim nos países em que o automobilismo está mais adiantado. É, portanto, o resultado de um estudo feito sobre outros muitos e minuciosos estudos que recaíram sobre casos práticos.

Já em Agosto de 1900, numa sessão camarária, um vereador terá proposto uma primeira medida legislativa no sentido de regular o fluxo de automóveis na cidade. Mas a inexistência de um parque circulante significativo terá ridicularizado o autarca que foi, por isso, vituperado pela imprensa lisboeta:<sup>321</sup>

Na sessão da Câmara Municipal de 9 do corrente um vereador, ao que parece, depois de um pesadelo que teve e em que sonhou as ruas da cidade atulhadas de automotores, impossibilitando o trânsito, danificando o ambiente com o cheiro da benzina, pondo em risco as vidas e os haveres dos cidadãos com as suas correrias desenfreadas em todos os sentidos, ensurdecendo-os com os sons das suas trompas, levantou-se pressuroso e propôs que se regulamentasse e se estabelecessem licenças para estes carros.

Mas, se os automóveis já estavam a gerar receitas interessantes nos direitos alfandegários, havia que estudar a possibilidade de poderem ainda contribuir para o erário público noutros domínios: impostos sumptuários, licenças de condução, licenças de circulação e outras taxas que a imaginação do legislador pudesse conceber. Notava-se, aliás, aquilo que a imprensa definia como uma intenção persecutória da polícia, alicerçada em acções de formação e instruções regimentais próprias, destinadas a dar aos agentes um procedimento

<sup>316</sup> “Em 1909, Beauvalet muda-se para o edifício do Avenida Palace e o stand de automóveis fica destinado ao teatro pelos seus novos proprietários.” Dias, *Lisboa Desaparecida*, 148.

<sup>317</sup> Alexandre Coutinho, *AutoPalace – Um século de vida* (Lisboa: Auto Industrial, 2007).

<sup>318</sup> “Parliament had passed the Locomotives on Highways Act on November 14, 1896, abolishing the provisions of the Red Flag Act and establishing a 14 mph speed limit on the open highway.” Flink, *The Automobile Age*, 21. A *Red Flag Act* representou o último obstáculo administrativo imposto pelo governo britânico ao desenvolvimento do comércio, da indústria e do tráfego automóvel. Até então, cada veículo tinha como velocidade máxima o limite de 4 milhas por hora e era obrigado a ser antecedido por um homem a pé, identificado com uma bandeira vermelha.

<sup>319</sup> “A market for cars never had developed in Germany, and a 45-percent ad valorem tariff on motor vehicles effectively sealed against European competition the huge developing American market.” *Idem*, 19.

<sup>320</sup> *Gazeta dos Caminhos-de-ferro* (Lisboa), 332, 16 de Outubro, 1901, 333.

<sup>321</sup> *Gazeta dos Caminhos-de-ferro* (Lisboa), 394, 16 de Agosto, 1900, 246.

claro para notificar as eventuais transgressões. Numa circular interna divulgada pela imprensa de Lisboa, escrevia-se o seguinte:<sup>322</sup>

Da Ordem do Corpo de Polícia de ontem: «Automóveis – Que se recomende novamente o rigoroso cumprimento do que foi determinado no Artº 7º da Ordem Nº 49 de 18 do corrente, a respeito do andamento dos automóveis e da obrigação que têm de trazer a nota «Lisboa» e o Nº respectivo. Que se lembre que a autuação é feita em auto de notícia, com testemunhas, indicando simplesmente o decreto que é transgredido, sem mencionar a importância da multa, visto que esta só pode ser imposta em juízo, com prévio julgamento. Que se tenha esta determinação como muito recomendada porque tomará a responsabilidade aos chefes e comandantes de esquadras e postos onde não for rigorosamente cumprida.

A imprensa, e em particular a acutilante revista *O Tiro Civil*, reagiu de imediato, delegando no RAC a defesa intransigente dos automobilistas:<sup>323</sup>

Entre as numerosas e importantes questões que a nova associação terá de se ocupar logo de entrada, não deverá ser esquecida a questão das licenças para «chauffeurs» e a forma como a polícia está procedendo com os automobilistas. O preço da licença, que anda por 50\$000 réis é de tal forma exagerado que não tem similar em nenhum país estrangeiro. Os vexames por que a polícia faz passar os «chauffeurs» para a fiscalização das mesmas licenças e as autuações que frequentemente estão sendo impostas por excesso de velocidade – é verdadeiramente inadmissível. E tanto mais que os escrupulos, os rigores pelo que toca a excesso de velocidade, são apenas para os automóveis porque os eléctricos, esses podem andar por aí a 40 km/h, atropelar e matar os transeuntes que não há polícia que se importe com semelhante coisa. Ora isto precisa ter um termo, urge que tenha. Não queremos que se deixe que os automóveis andem aí pelas ruas da cidade ensaiando recordes de velocidade mas o que desejamos é que a fiscalização da lei se faça com critério, com urbanidade e com equidade.

Aos automóveis exigia-se anualmente um imposto de contribuição sumptuária, de carácter regional, que valia 30 mil réis em Lisboa e no Porto, 20 mil réis nas terras consideradas de 3ª ordem e 15 mil réis para as outras localidades. Depois, cada autarquia cobrava ainda uma licença municipal de trânsito que, no caso de Lisboa, era de 2.500 réis por trimestre.<sup>324</sup>

A acção do RACP neste domínio foi particularmente incisiva, concentrando-se em aspectos primordiais destas multas: o seu valor, o tempo de aviso da autuação e a severidade das reincidências. O resultado deste laborioso trabalho ficou consubstanciado no decreto de 29 de Março de 1909 que atenuou a severidade com que os automobilistas eram tratados.<sup>325</sup> Por exemplo, o novo decreto estabelecia que na primeira reincidência a multa fosse duplicada e só nas seguintes houvesse lugar a prisão correcional de um a cinco dias, enquanto no decreto de 3 de Outubro de 1901 o automobilista ia parar à prisão na primeira reincidência.<sup>326</sup> Como curiosidade, refira-se que esse “Regulamento sobre circulação de automóveis” fixava, como velocidade máxima, 10 km/h nas povoações e 30 km/h fora delas. A imprensa referiu-se a estas alterações legislativas.<sup>327</sup>

Dissémos no número anterior que há às vezes rigor demasiado da parte dos guardas de polícia encarregados de vigiar a velocidade dos automóveis na via pública. A verdade é que o limite máximo de velocidade fixado em 10 km/h é facilmente excedível, resultando em segunda reincidência a pena de prisão e, por isso, estamos certos que o Sr. Conselheiro Barbosa du Bocage, actual Ministro dos Estrangeiros, e que tem sido um activo e prestimoso director do Real Automóvel Clube Português, procurará junto do colega das Obras Públicas a necessária modificação ao preceito estabelecido relativamente à velocidade. No número de 31 de Março fizemos referência à letra da portaria de 27 de Fevereiro último, assinada pelo Sr. Ministro D. Luís de Castro, pela qual os automobilistas deixaram de ser vexados com custas e selos de processo a propósito de multas para que não eram avisados. A portaria não acabou com esse vexame, sendo necessário lavar-se o decreto de 29 de Março pela pasta das Obras Públicas e da Justiça, explicando bem que o automobilista deve ser prevenido da multa a pagar dentro do prazo de cinco dias.

<sup>322</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 1 de Março, 1903, 6-7.

<sup>323</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 15 de Março, 1903, 6-7.

<sup>324</sup> Elísio Mendes, *Guia das Estradas de Portugal – Vade Mecum do Automobilista* (Lisboa: Livraria Ferin, 1905), 101.

<sup>325</sup> *Diário do Governo*, 1909.

<sup>326</sup> *Relatório e Contas do Real Automóvel Clube de Portugal – Gerência de 1908/9* (Lisboa: Minerva do Comércio, 1910), 5-6.

<sup>327</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 10 de Junho, 1909.



Outra das lacunas legislativas que ficou resolvida com a acção do Automóvel Clube foi a questão da não uniformização dos números de matrículas dos veículos e “daí resultava aparecerem algarismos muito pequenos que se não podiam ler com os carros em andamento e que, por isso mesmo, davam lugar a confusões deploráveis.”<sup>328</sup> O Decreto de 3 de Outubro era omissivo nesse domínio mas um edital do Governo Civil de Lisboa, sob proposta do Real Automóvel Clube, acabou por normalizar essa identificação obrigatória, “de sorte que hoje as disposições que fixam o tamanho e a colocação dos números nos automóveis são perfeitamente iguais às que estão adoptadas em França.”<sup>329</sup>

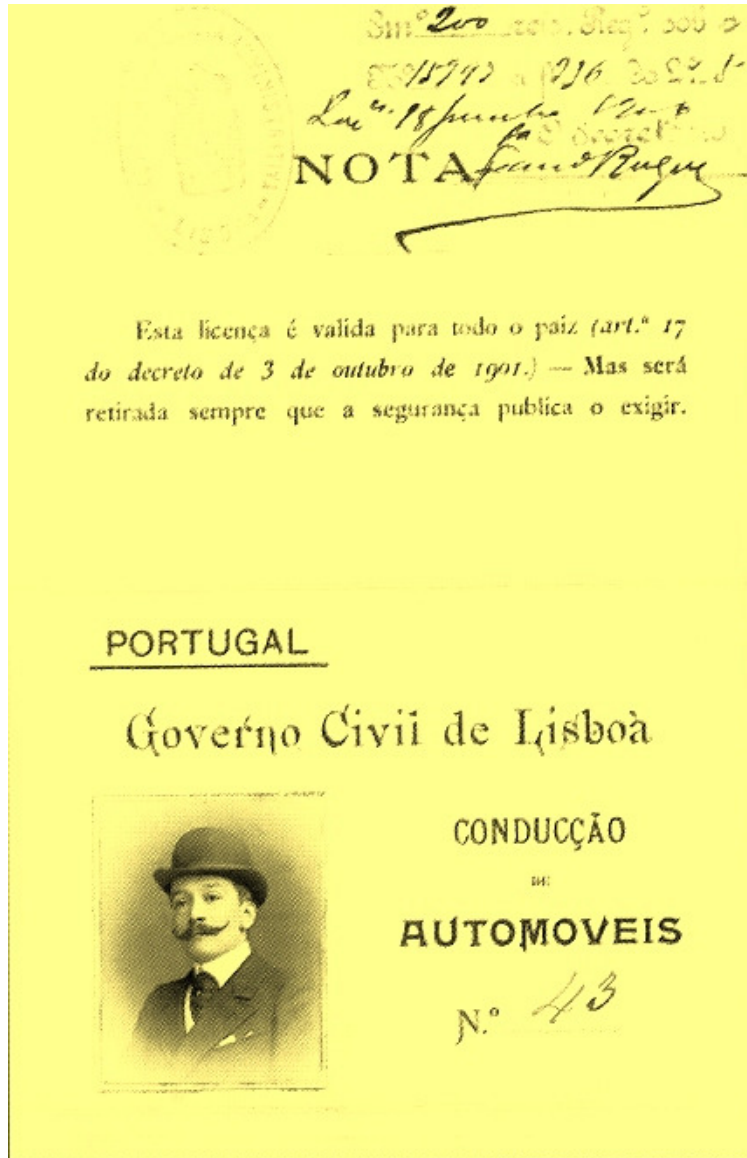


Figura 5.12 – Fac-simile de uma Licença de Condução emitida pelo Governo Civil de Lisboa  
Fonte: Arquivos do Automóvel Clube de Portugal.

<sup>328</sup> Relatório e Contas do Real Automóvel Clube de Portugal – Gerência de 1908/9, 5.

<sup>329</sup> *Ibidem*.



*Fez-se a primeira corrida de automóveis em Portugal; oxalá que desse início, como da corrida Paris-Bordéus-Paris, saia (...) a fundação do Automóvel Club de Portugal, cujas bases já aqui lançámos na primeira sessão.*

Carlos Calixto, Relatório da corrida Figueira da Foz-Lisboa, 1902

## 6. A construção identitária do Automobilista

Numa altura em que por toda a Europa se realizavam já, com grande regularidade, provas de automóveis que rapidamente adquiriram um estatuto privilegiado perante a opinião pública, dado o seu carácter de grande novidade, Portugal mal despertava ainda no comércio desse novo produto e na difusão das suas apreciadas, ainda que vagamente demonstradas, vantagens. A verdade é que como o primeiro regulamento de circulação automóvel só foi publicado em Outubro de 1901, só aí se definiram as prerrogativas para se organizar uma corrida de automóveis em estrada aberta. Contudo, num recinto fechado não havia restrições legais e apenas o bom senso e uma elementar prevenção deviam prevalecer.

### 6.1 A corrida do Hipódromo de Belém como primeira demonstração pública

Em Portugal, a primeira prova desportiva de automóveis decorreu no mês de Agosto de 1902 mas em vez de ligar duas cidades, numa distância quilométrica razoável, consistiu apenas em dez voltas ao improvisado circuito do Hipódromo de Belém, numa distância total de 12 200 metros. O Hipódromo de Belém foi um lugar *sui-generis* da história do desporto em Lisboa. Foi inaugurado em Junho de 1874 e estava situado a cerca de 500 metros do poente do Mosteiro dos Jerónimos. Nasceu naturalmente para as diferentes modalidades do hipismo mas as suas condições excepcionais rapidamente o colocaram como cenário privilegiado de outros desportos. Seria, aliás, nos terrenos do Hipódromo que “voaria” em Portugal o primeiro avião, em 27 de Outubro de 1909, quando o francês Armand Zipfel, aos comandos de um *Voisin-Antoinette*, equipado com um motor de 40 cv, faria um “salto” de 200 metros, atingindo a altura máxima estimada de 8 metros, acabando a aventura com uma queda não programada que provocaria alguns danos materiais.<sup>330</sup> Essa estrutura polidesportiva seria, aliás, celebrizada por por Eça de Queiroz em *Os Maias*.<sup>331</sup>

O hipódromo elevava-se suavemente em colina, parecendo, depois da poeirada quente da calçada e das cruas reverberações da cal, mais fresco, mais vasto, com a sua relva já um pouco crestada pelo sol de Junho e uma ou outra papoula vermelheando aqui e além. (...) Para além, dos dois lados da tribuna real forrada de um baetão vermelho de mesa de repartição, erguiam-se as duas tribunas públicas, com o feitio de traves mal pregadas, como palanques de arraial.

Com o passar dos anos, o hipódromo de Belém foi perdendo a sua importância. O Jockey Club transferir-se-ia para o Campo Grande e os cavalos, gradualmente, foram abandonando o formoso recinto à beira-Tejo. Porém, pontualmente, como foi o caso desta manifestação desportiva de Agosto de 1902, o velho Hipódromo engalanava-se e acolhia de novo um público curioso com o inovador programa proposto, organizado pelo Sport Club, o qual apresentava vários aliciantes: um desafio de futebol, várias corridas de bicicletas, uma prova de motos e,

---

<sup>330</sup> *Ilustração Portuguesa* (Lisboa), 192, (1909), 542-543, *Revista Brasil Portugal* (Lisboa), 259 (1909): 290-291.

<sup>331</sup> Eça de Queiroz, *Os Maias* (Lisboa: Livros do Brasil, 1978), 314.

finalmente, uma corrida de automóveis. As provas do Hipódromo tiveram algum impacto no universo desportivo lisboeta na época. A organização do Sport Club conseguiu um extraordinário feito ao juntar no mesmo evento as corridas de velocípedes, com as competições consagradas às novas máquinas do século: as motos e os automóveis.

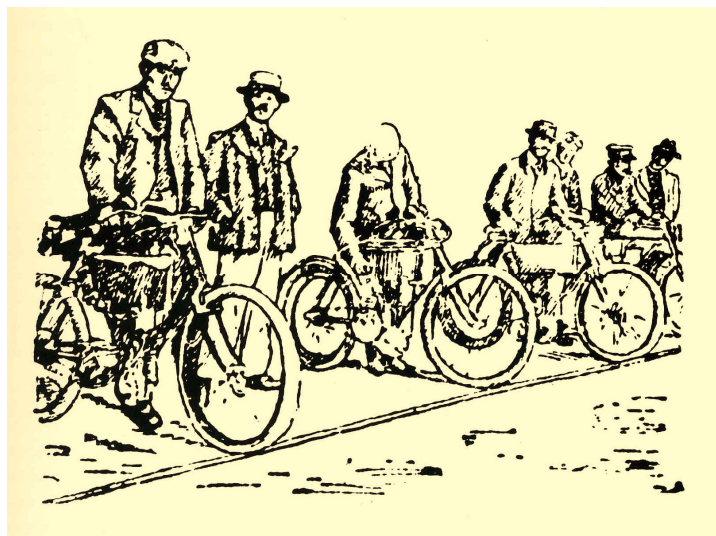


Figura 6.1 – Partida da corrida reservada a motocicletas, no Hipódromo de Belém  
Fonte: *O Diário* (Lisboa), 25 de Outubro, 1902, 1.

Na corrida de motos, participaram seis condutores, destacando-se no conjunto dos inscritos o dr. Tavares de Mello, fundador da empresa Leão, Moreira e Tavares, Lda. também conhecida por Empresa Automobilista Portuguesa, representante em Portugal dos automóveis *Darracq* e das motos *Werner*. Mas ao contrário do que se poderia esperar, este empresário não participou no traçado de Belém ao volante de um automóvel, antes optando pela inscrição na corrida de motos, com uma *Werner*.

Ao organizar o conjunto de provas do Hipódromo, o Sport Club não tinha consciência que estava a fazer história. Serviu-se desses novos meios de locomoção como corolário de um conjunto de manifestações desportivas, de forma a atrair público e angariar receita. Os automóveis apareceram não como um instrumento de potenciação do próprio automobilismo mas sim como mais uma peça do cartaz desportivo. Por isso não tiveram nem mais nem menos destaque do que os restantes eventos, conforme se pode observar pelas notícias transcritas de *O Século*.<sup>332</sup>

Realizaram-se ontem no hipódromo de Belém as anunciadas corridas de bicicletas, motocicletas e automóveis, promovidas pela direcção do Sport Club, cujo produto reverte a favor da Assistência aos Tuberculosos, benemérita instituição protegida por sua Majestade a rainha Senhora D. Amélia. Pelas 4 horas, tendo comparecido o sr. Contra-almirante Capello que representava suas majestades, começaram as corridas. (...) As (...) que maior entusiasmo despertaram foram as das motocicletas e automóveis. Na primeira tomaram parte seis máquinas, ganhando o primeiro prémio o Sr. Dr. Tavares de Mello, distinto sportman de Coimbra, que ganhou por uma volta aos seus antagonistas, o segundo – Sr. Cândido da Silva e o terceiro – Sr. Gomes Leite.

No *Diário de Notícias*, na mesma data<sup>333</sup>, a corrida de motos era assim relatada:

5ª Corrida – Motocicletas, 5 voltas (6.100 m). 1º prémio: objecto de arte conferido pelo sr. Conde de Tondela; 2º prémio: objecto de arte, conferido pelo sr. Conde de Caria (Bernardo). Esta corrida foi disputada por cinco “chauffeurs” que se houveram com galhardia, sobressaindo todavia o dr. Tavares de Mello, de Coimbra, na sua motocyclette Werner, de 2 ¾ cv de força, a qual já ganhou dois prémios nas importantes corridas Paris-Brest e Bordeaux-Paris. O 2º prémio foi ganho pelo antigo corredor Cândido da Silva e o 3º pelo sr. Gomes Leite.

<sup>332</sup> *O Século* (Lisboa), 18 de Agosto, 1902, 1.

<sup>333</sup> *Diário de Notícias*, 18 de Agosto, 1902, 1.

Em relação à corrida das motos, existe uma diferença significativa que diz respeito ao número de participantes – seis no caso do *Século*, cinco no caso do *Diário de Notícias*. Contudo, outra fonte, o *Diário*,<sup>334</sup> refere-se também a seis motos participantes, facto que é igualmente confirmado pela notícia mais completa que se conhece desta corrida, transcrita na revista *O Ciclista*, que era o órgão especializado da velocipedia portuguesa, no princípio do século. Em ambos os diários, apenas conhecemos os nomes dos três primeiros classificados, omitindo-se assim a identificação dos restantes concorrentes e apenas o *Diário de Notícias* refere explicitamente a marca da moto vencedora, uma *Werner*, ficando também por apurar a proveniência dos restantes motociclos. Contudo, tal dúvida é desfeita através da notícia de *O Ciclista*.<sup>335</sup>

No dia 17 do corrente realizaram-se no Hipódromo de Belém as corridas velocipédicas e de automóveis organizadas pelo Sport Club de Lisboa (...). 5ª corrida – Motocyclettes, 6100 metros. Esta corrida foi disputada pelos seguintes chauffeurs: Dr. Tavares de Mello, Gomes Leite, Carlos Mello e Carlos Viegas, em *Werner*; Cândido da Silva, em *Clement* e Augusto Sá da Costa, em *Minerva*.

Ficava assim amplamente confirmada a supremacia do homem de Coimbra no restrito universo do desporto motociclista nacional e esse facto seria amplamente utilizado na publicidade que a Leão, Moreira & Tavares, Lda. efectuará em torno da sua representada, a *Werner*, que era claramente a mais popular entre nós.



Figura 6.2 – Detalhe antes do arranque da primeira corrida de automóveis realizada em Portugal, no Hipódromo de Belém.

Fonte: *O Diário* (Lisboa), 25 de Outubro, 1902, 1.

Entre a corrida de motos e a esperada corrida de automóveis, os organizadores fizeram, judiciosamente, intercalar mais provas de velocipedia. Mas todos sabiam que o espectáculo mais ansiosamente aguardado seria constituído pela demonstração das “carruagens sem cavalos”, mesmo que o seu número fosse consideravelmente reduzido. Compareceram à linha de partida três concorrentes, todos eles em veículos diferentes, não se sabendo se os três automobilistas presentes à partida foram convidados para tal ou se corresponderam a uma circular genérica de inscrição efectuada pelos organizadores:

- O americano Abbott, num *Locomobile*, marca americana com motor a vapor, representada no nosso país pela *F. Street & C<sup>ª</sup>*;
- O francês Albert Beauvalet, engenheiro que participou num *Panhard*, cuja representação era, à época, sua;
- O português Alfredo Vieira, ao volante de um *Darracq*, representada entre nós pela Empresa Automobilista Portuguesa, de Leão, Moreira e Tavares, de Coimbra.

<sup>334</sup> *Diário* (Lisboa), 18 de Agosto, 1902, 1.

<sup>335</sup> *O Ciclista* (Lisboa), 20 de Agosto, 1902, 1-2.

Com um perímetro de 1220 metros, o Hipódromo oferecia um piso de condições relativamente difíceis para os automóveis, sobretudo porque antes da sua prova, as corridas de bicicletas e, particularmente, a de motos tinham já alterado um pouco a sua regularidade.

Como prova de espectáculo que era, sem grandes preocupações de aferição de velocidade, força ou fiabilidade, ficou decidido pela comissão organizadora – de que era presidente Luis Sande Júnior – que a mesma seria constituída por um total de dez voltas ao recinto, perfazendo assim a distância de 12.200 metros. Ao contrário do que se poderia pensar, os desequilíbrios entre os concorrentes revelaram-se notórios e a vitória do americano Abbott foi convincente sob todos os pontos de vista, pois o condutor do *Locomobile* cortou a meta com duas voltas de avanço sobre os seus perseguidores. No que diz respeito à corrida de automóveis, os dois jornais deram igualmente tratamentos diferenciados, sendo o *Século* mais comedido no seu comentário, com algumas confusões à parte:<sup>336</sup>

Teve finalmente lugar a grande corrida de automóveis na qual tomaram parte as seguintes: do sr. Street & C<sup>a</sup> – guiado pelo sr. Abbott, do sr. Beauvalet – pelo sr. Panhard e do sr. Alfredo Vieira – pelo sr. Darracq. O sr. Street apresentou uma máquina magnífica e muito elegante, que chegou com duas voltas de avanço sobre os outros automóveis, causando esta corrida grande entusiasmo.”

Estranhamente, a imprensa supostamente especializada em automóveis, liderada por *O Tiro Civil*, não fez qualquer referência a esse acontecimento desportivo. *O Diário de Notícias* referiu-se assim ao evento:<sup>337</sup>

9<sup>a</sup> corrida – Grande corrida de automóveis: 10 voltas (12:200 m). 1<sup>o</sup> prémio: conferido pelo governo de Sua Majestade; 2<sup>o</sup> prémio: objecto de arte conferido pelo sr. Conde de Valenças; 3<sup>o</sup> prémio: objecto de arte conferido pelo sr. Ministro do Brasil, dr. Alberto Fialho. Saíram da meta os seguintes automóveis: The Locomobile, chauffeur, mr. Abbott; Panhard et Levassor, chauffeur mr. Beauvalet; Darracq, chauffeur, sr. Alfredo Vieira. Ganhou o primeiro prémio Mr. Abbott no magnífico automóvel The Locomobile, o qual causou o assombro de todos os espectadores não só pela perícia do chauffeur como pela regularidade da marcha, velocidade e silêncio. São representantes desta apreciável marca os srs. Street & C<sup>a</sup>. O segundo prémio foi ganho por Mr. Beauvalet (Albert) no “tonneau” Panhard-Levassor e o terceiro, também no “tonneau” Darracq, pelo sr. Alfredo Vieira. Esta corrida, que sem exagerar podemos classificar de “clou” da tarde, foi a que despertou maior entusiasmo, sobretudo quando o Locomobile dobrou os seus concorrentes. Então, os aplausos foram estrepitosos, repetindo-se na chegada à meta, com o avanço de 2080 metros o que é para atender, visto que os competidores também se esforçaram.

O *Século*, como é visível, confundiu representantes com representadas e com os próprios *chauffeurs*. Mas o *Diário de Notícias* já conseguiu definir claramente os papéis das pessoas e das empresas em causa. *O Ciclista*, trata também da prova de Belém, nos seguintes termos:<sup>338</sup>

O primeiro prémio foi ganho pelo Locomobile com a força de 4 ½ cavalos, que chegou à meta com cerca de 2000 metros de avanço. O segundo e o terceiro foram ganhos respectivamente pelo Panhard e Darracq, também com 4 ½ cavalos de força. Pode dizer-se afoitamente que foi a corrida que maior entusiasmo despertou atendendo a que foi a primeira que se fez em Portugal.

A corrida, embora circunscrita, teve repercussões comerciais importantes e a *Locomobile*, que continuava a apostar no vapor como forma de motorização, numa altura em que o motor a explosão revelava já vantagens apreciáveis, aproveitou a ocasião para – através da publicidade – potenciar as suas vendas no nosso mercado. Mas para além dessa faceta, mais operacional e prática, o Hipódromo não representou mais do que uma mera manifestação das potencialidades dos novos veículos, sem qualquer outro intuito que não o do espectáculo. A prova nunca foi citada nas actas que antecederam a realização da prova da Figueira da Foz, que se organizou nos finais de Outubro, como iremos ver adiante, nem o *Relatório da Comissão Executiva* dessa corrida alguma vez lhe fez menção, nem que fosse a título de exemplo. A generalidade da imprensa praticamente não tocou no assunto e, sintomaticamente, os títulos que acabaram por estar na base da criação da comissão executiva da grande corrida da Figueira – *A Época*, *O Tiro Civil* e *A Caça* – apenas se referiram de forma ligeira à

<sup>336</sup> *O Século* (Lisboa), 18 de Agosto, 1902, 1.

<sup>337</sup> *Diário de Notícias*, 18 de Agosto, 1902, 1.

<sup>338</sup> *O Ciclista* (Lisboa), 20 de Agosto, 1902, 1-2.

performance de apenas um daqueles três automóveis: o *Locomobile*. *A Época*,<sup>339</sup> na sua missão de elucidar o público sobre as aptidões e os currícula dos participantes à corrida da Figueira, citou Abbott nos seguintes termos.

É um nome célebre na sua arte; ganhou a medalha de ouro, primeiro prémio, nos mil e tantos quilómetros, na Inglaterra, e ganhou, também, o primeiro prémio na pequena corrida realizada há tempos em Belém.

A prova dos “mil e tantos quilómetros” aqui citada referia-se ao *Reliability Trial*, organizada no Reino Unido, uma corrida mista que incluía provas de resistência, rampa, travagem, consumo e regularidade.<sup>340</sup> Já a revista *A Caça* afluou de raspão essa primeira corrida,<sup>341</sup> num artigo dedicado à corrida americana de Brighton Beach, onde justamente se destacaram os *Locomobile*:

O automóvel *Locomobile* que tão boa figura fez na primeira e na última destas corridas, tem como representante em Lisboa a casa F. Street & C<sup>a</sup> que, na festa desportiva que teve lugar no Hipódromo de Belém, fez inscrever um carro *Locomobile*, que despertou grande entusiasmo pela facilidade com que ganhou duas voltas de avanço. Estes carros não produzem trepidação nem ruído e, com os últimos melhoramentos que tiveram, estão destinados a um largo futuro.

A prova do Hipódromo ficou assim registada por ter sido a primeira. E por ter permitido constatar que seria, sem sombra de dúvida, a mais popular de todas as formas de corridas entretanto criadas – pedestrianismo, velocipedia, motociclismo e automobilismo – pois os jornais e revistas que se lhe referem sempre fizeram questão de destacar que tinha sido essa a competição que maior entusiasmo despertou.

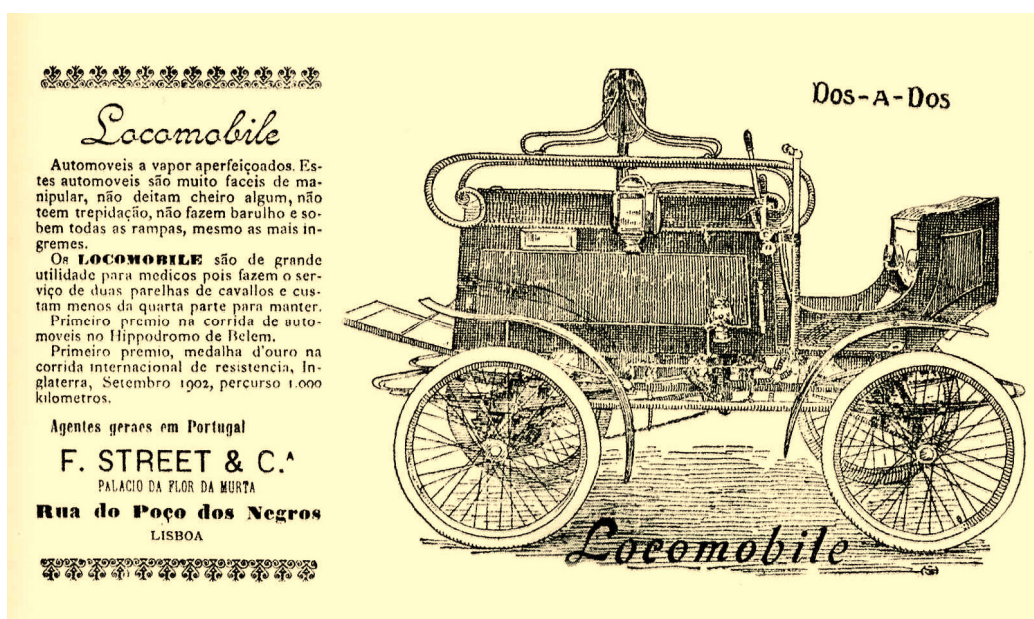


Figura 6.3 – Anúncio da Locomobile onde se referia o “primeiro prémio na corrida de automóveis do Hipódromo de Belém”  
Fonte: *A Caça* (Lisboa) Outubro, 1902, s/p.

## 6.2 A corrida Figueira da Foz – Lisboa como ponto de inflexão da expansão do automobilismo nacional

A corrida de automóveis do Hipódromo não teve grande repercussão, se analisarmos a prova no contexto exclusivo do desenvolvimento do comércio automóvel e do próprio automobilismo. Embora se tenha feito história, dando oportunidade a uma pequena demonstração das possibilidades dessas novas estranhas máquinas – muito mais estranhas às pessoas do que as próprias motos, que se assemelhavam em tudo às bicicletas que eram, já

<sup>339</sup> *A Época* (Lisboa), 27 de Outubro, 1902, 1.

<sup>340</sup> José Barros Rodrigues, *Figueira da Foz – Lisboa (1902) – A Grande Aventura* (Lisboa: Estar, 2002), 141.

<sup>341</sup> *A Caça* (Lisboa), Setembro, 1902, 45.



ao tempo, bem mais populares – a verdade é que a corrida de Belém foi apenas uma espécie de “abertura” para a “grande representação” que estava já a ser planeada e que passava precisamente pela concretização, por um lado, de uma grande corrida que catapultasse o automobilismo a um nível elevado de popularidade – sobretudo, através da sua exposição a um alvo mais abrangente do que aquele que teve oportunidade de estar no elitista Hipódromo de Belém – e, por outro lado, através da difusão da “semente corporativa”, congregando os automobilistas e as pessoas ligadas à sua indústria numa associação forte, um Automóvel Clube, a exemplo do que tinha sucedido em França sete anos atrás – com a realização da prova Paris-Bordéus-Paris. No final do verão de 1902, surgiu no jornal *A Época* um artigo que consagrava algumas linhas bem explícitas à nova disciplina que surgia, então, como catalisadora de progresso e de riqueza, o automobilismo:<sup>342</sup>

É já um facto, concretizado na acção uniforme, firme, decidida, dum grupo de homens de vontade, de energia, de rasgada iniciativa. Ontem havia isto: muitos amadores, bons capitais empregados em boas máquinas, exhibições bastante frequentes, uma aprendizagem bem feita, em forma individualista, amadores que se iam tornando profissionais; havia ainda um amor que ia caindo em paixão, em vício. Isto era muito e era pouco. Faltava a unidade, a orientação, o integrar de forças para os grandes factos de afirmação. É um sport e por aí tem de contar com a alma da gente mais viva, mais dedicada, mais bem disposta para a convivência social; tem de contar com a generosidade, com o cavalheirismo, com a bolsa, porque o *sportman* tudo isso tem. É um problema sério de dinâmica social e por esse lado há-de merecer o cuidado, o zelo, de quantos vivem dentro dessa vasta oficina de interesses, de economias e de equilíbrios sociais. O ciclismo vinha com grandes aspirações a resolver salutares problemas; fez muito, mas menos do que, a princípio, se presumia. O automobilismo, embora ainda no seu período germinativo de ensaios e de meias soluções, já deixa ver grandes e sérias vantagens. A locomoção de todas as ordens, a de grandes e pequenos percursos, a rápida e a vagarosa, a cara e a barata, têm de contar com este concorrente que promete estabelecer-lhe leis de compensação. Assim sendo, e sem maiores explicações que virão com o tempo e em ocasiões asadas, útil e urgente era que se cuidasse da união desses elementos, e Portugal comparecesse, dignamente como pode sempre fazer, no belo e humanitário certame.

Estava assim dada a centelha inspiradora para a organização de uma grande prova de automobilismo, de carácter internacional, no nosso país. Com efeito, o primeiro grande acontecimento automobilístico realizado em Portugal teve lugar em 27 de Outubro de 1902 com a realização da prova internacional Figueira da Foz-Lisboa, que ligaria aquela estância balnear ao Campo Grande, junto à Igreja Matriz. Esta corrida organizada por um grupo de apologistas do automobilismo teve na sua origem um substancial propósito: polarizar o fenómeno automóvel com o objectivo de criar uma agremiação que defendesse os seus interesses, o que viria a ser alcançado alguns meses mais tarde com a criação do Real Automóvel Clube de Portugal. Nesse dia – uma segunda-feira e não um domingo como estava inicialmente estabelecido, para se evitarem potenciais acidentes decorrentes da maior concentração de pessoas nas feiras e mercados no único dia de folga de então – realizou-se em Portugal a primeira verdadeira corrida de automóveis no nosso país. Este detalhe da mudança do dia da corrida foi decidido quase *in extremis*, tendo em conta as pressões de alguns dos governos civis e autarquias cujo território acolhia a passagem da prova.<sup>343</sup>

Os organizadores da prova, que fizeram a primeira reunião no princípio de Setembro sobre este tema, em menos de dois meses, anunciaram-na, criaram um regulamento específico que previa a admissão de três categorias distintas<sup>344</sup> – motociclos, automóveis com menos de 650 kg e automóveis com mais de 650 kg – definiram o percurso e receberam a inscrição de catorze concorrentes entre os quais quatro profissionais estrangeiros:<sup>345</sup>

<sup>342</sup> *A Época* (Lisboa), 9 de Setembro, 1902, 1.

<sup>343</sup> *Diário de Notícias* (Lisboa), 25 de Outubro, 1902, 2.

<sup>344</sup> No Relatório da Prova, Carlos Callixto fez os seguintes comentários sobre o seu Regulamento: “Há ali, certamente, lacunas e defeitos. E nem outra coisa era de esperar da nossa inexperiência. Alguns desses inconvenientes e algumas incorrecções já agora as conhecemos; outras foram uma consequência do meio que nos não permitia adoptar todos os rigores numa primeira tentativa. Assim, na classificação dos veículos, foi-nos impossível adoptar a norma geralmente seguida no estrangeiro (...). Atendendo à pequenez do nosso meio, onde ainda o número de automóveis não é elevado, entendemos dever fazer apenas as três categorias, que figuram no regulamento, dando assim margem à admissão de todos os veículos.” *A Época* (Lisboa), Novembro, 1, 1902, 1.

<sup>345</sup> “Com a publicação do regulamento da corrida e distribuição das circulares, a nossa obra, que até então estava hesitante, consolidou-se e assegurou-se; nós próprios que até então nos arreceavamos, não só do êxito como da viabilidade dos nossos projectos, animámo-nos e enchemo-nos de novo de entusiasmo. Tal foi o acolhimento e até, podemos dizê-lo, a agitação que então se começou a manifestar no nosso meio desportivo.” *A Época* (Lisboa), 1 de Novembro, 1902, 1.

- 1 – Benedicto Ferreirinha, português, automóvel *Bolide*, 2 lugares, 1500 kg de peso, motor da força de 30 cavalos.
- 2 – H.S. Abbot, americano, automóvel *Locomotive*, 2 lugares, 400 kg de peso, motor de força de 5 e meio cavalos.
- 3 – S. Camargo, americano, automóvel *Locomotive*, 4 lugares, 500 kg de peso, motor de 6 cavalos
- 4 – Eugénio de Aguiar, português, motocyclette *Werner*, 40 kg, motor de 1 ¾ cavalos
- 5 – A Martins, português, automóvel *Clement*, 2 lugares, 560 kg de peso, motor de 20 cavalos
- 6 – Giuseppe Bordino, italiano, automóvel *FIAT*, 2 lugares, 850 kg, motor de 12 cavalos
- 7 – A Paula, português, motocyclette *Buchet*, 40 kg, motor de 2 cavalos
- 8 – F. Martinho, português, automóvel *Richard*, 4 lugares, 500 kg, motor de 10 cavalos
- 9 – Baptista, português, motocyclette *Herestal*, 40 kg, motor de 1 ¾ cavalo
- 10 – Afonso de Barros, português, automóvel *Darracq*, 2 lugares, 650 kg, motor de 4 cavalos
- 11 – Trigueiros de Martel, português, motocyclette *Werner*, 40 kg, motor de 1 ¾ cavalo
- 12 – Dr. Tavares de Mello, português, automóvel *Darracq*, 2 lugares, 700 kg, motor de 5 cavalos
- 13 – José Bento Pessoa, português, motocyclette *Werner*, 2 lugares, 50 kg, motor de 2 cavalos
- 14 – Edmond, francês, automóvel *Darracq*, 2 lugares, 650 kg, motor de 8 cavalos, em média

A lista de inscritos merece alguns comentários. A primeira constatação prende-se com o facto de Albert Beauvalet não ter inscrito nenhum automóvel, nem para si, nem para um dos seus colegas, clientes ou amigos, como aparentemente se deixava antever numa das actas das reuniões da comissão executiva. Com efeito, na reunião de 12 de Setembro eram dados como certos dois clientes de Beauvalet – Conde de Jimenez y Molina e Luis O'Neill – bem como ele próprio. É também nesse mesmo dia 12 que Tavares de Mello comparece, pela primeira vez, nestas reuniões pelo que é de supor que a informação sobre as inscrições era anterior e que na reunião ou após ela algo haveria de incompatibilizar – ou contribuir para a formalização dessa incompatibilidade – entre esses dois homens. No *Diário*, sob o título “Corrida de automóveis”, uma pequena notícia dava conta dessa ausência.<sup>346</sup>

“O distinto sportman João Garrido, do Porto, e Albert Beauvalet, de Lisboa, já não tomam parte nas corridas, que se realizam amanhã, da Figueira a Lisboa, em consequência de não terem chegado a tempo os seus carros. Para o sr. Garrido, esperava-se um automóvel Clement de 20 cv e para o sr. Beauvalet, um Peugeot de 40 cv, que devem chegar por toda a semana próxima.”

Outro dos factos interessantes na lista divulgada refere-se à fraca presença dos automobilistas do Porto.<sup>347</sup> Apenas dois, um inscrito “oficialmente” em representação dos Estabelecimentos João Garrido, que era o mecânico Benedito Ferreirinha, e outro que funcionava como elemento oficioso da mesma casa, utilizando um automóvel *Clément*, pertencente a César Marques e conduzido por Amadeu Martins que, por sinal, faltaria às pesagens, ficando imediatamente desqualificado. Este automóvel, aliás, estaria no cerne de uma querela, já na véspera da prova, quando João Garrido, que se havia deslocado para a Figueira, na companhia de Silva Cunha e Albano Cardoso, pretendeu substituir o *Clément* Nº 5 de Amadeu Martins. Um segundo automóvel proveniente da cidade Invicta era um *Gladiator*, vendido por Dias Teixeira, pertencente a Carlos Vilares, outro dos grandes automobilistas do Porto.<sup>348</sup>

O primeiro “problema” da prova surgiu na noite da véspera. O piloto francês Edmond, habitualmente inscrito pela fábrica nas grandes competições internacionais – chegou a comandar a prova Paris-Viena realizada nesse mesmo ano<sup>349</sup> – treinou intensamente o percurso e na véspera voltou a fazê-lo na totalidade. Para descansar resolveu regressar de Lisboa para a Figueira na tarde de 26, no comboio, enquanto os seus colaboradores levaram o seu automóvel de regresso. Pediu ao revisor que o acordasse em Alfarelos, onde era necessário mudar de linha mas ninguém o acordou. Tavares de Mello, representante da *Darracq* em Portugal, não podia admitir um semelhante revés: no dia da partida, abdicou de sair com o seu automóvel e largou no *Darracq* especial vindo directamente de França para esta

<sup>346</sup> *O Diário* (Lisboa), 26 de Outubro, 1902, 1.

<sup>347</sup> A ausência do núcleo importador do Porto, que esteve presente apenas com Benedito Ferreirinha, pois Amadeu Martins não compareceu, é difícil de explicar tendo em conta o seu posicionamento no negócio e o poder de iniciativa que havia revelado até então. Previsivelmente, terão decidido participar já de forma tardia e nunca contaram com a intransigência do Júri de Partida, esperando por isso alguma benevolência na autorização para uma largada de última hora.

<sup>348</sup> *Novidades* (Lisboa), 27 de Outubro, 1902, 2. Os dois automóveis acompanharam a corrida mas enquanto o *Gladiator* chegou ao Campo Grande, o automóvel de João Garrido teve um acidente na passagem de nível de Alhandra e ficou imobilizado.

<sup>349</sup> Moity, *Les Précurseurs*, 12

corrida, apanhou Edmond em Coimbra e o francês foi o primeiro concorrente a chegar ao Campo Grande. Simplesmente, a Comissão Organizadora já tinha decidido desclassificar o piloto francês por não ter efectuado todo o percurso, pelo que o *Darracq* nº 14 tinha partido “hors-concours”. À partida, não compareceram nem o nº 5, Amadeu Silva, nem o nº 13, José Bento Pessoa, grande campeão de ciclismo e figura grada da Figueira da Foz. Tavares de Mello ao decidir conduzir o nº 14 para apanhar Edmond, colocou o *Darracq* nº 12, em que estava inscrito, também fora da competição, pelo que, no momento do arranque da corrida, apenas dez viaturas podiam disputar a classificação final. Depois, ainda na sua fase inicial, surgiram mais três desistências. Por razões que ficaram por explicar, eventualmente numa ultrapassagem mal calculada, Camargo, em *Locomobile*, nº 3, e Trigueiros de Martel, numa moto *Werner*, nº 11, colidiram, perto de Montemor-o-Velho, ficando este último com escoriações várias. Camargo ainda prosseguiu, mas a sua viatura não se encontrava em condições, pelo que foi forçado a renunciar a chegar até Lisboa. Ainda antes de Coimbra, Eugénio Aguiar, nº 4, também em moto *Werner*, desistiu, ficando a corrida reduzida a metade dos concorrentes inscritos, poucos quilómetros decorridos sobre o seu início.

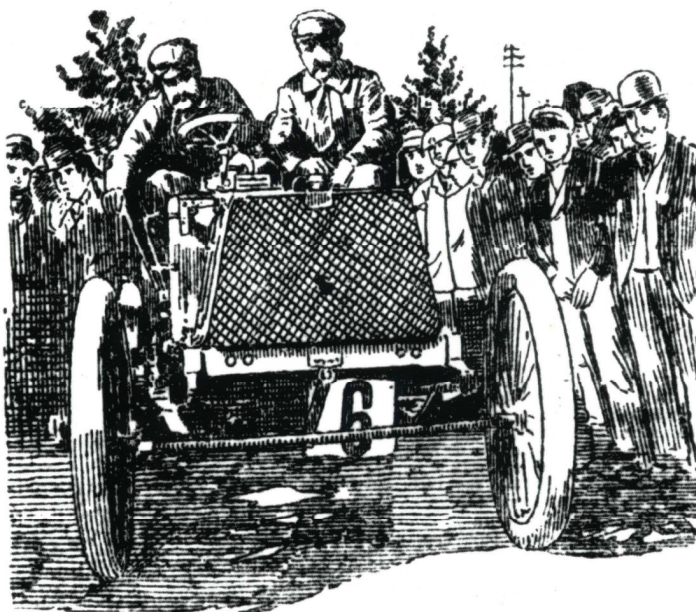


Figura 6.4 – Um dos concorrentes à corrida da Figueira, o FIAT do Infante D. Afonso  
Fonte: *Diário de Notícias* (Lisboa), 29 de Outubro, 1902, 1.

À chegada a Coimbra, Bordino foi o primeiro, seguindo-se Tavares de Mello, Afonso de Barros, António Paula, Francisco Martinho, Ferreirinha e Abbott. Baptista, na sua moto *FN*, deverá ter conhecido problemas neste primeiro troço, que o obrigaram a perder tempo considerável para o grupo da frente: enquanto Bordino, o melhor, demorou cerca de uma hora para percorrer a distância entre a Figueira e Coimbra, Baptista, efectuou o mesmo percurso em duas horas.

Na ligação entre Coimbra e Pombal, a confiar nos tempos indicados pelos diferentes telegramas publicados, todos se mantinham na corrida, mas era notório que Baptista continuava sem resolver as suas dificuldades, efectuando o percurso em 1h 41m. Edmond, que tinha já assumido a condução do seu *Darracq* de corrida, estabeleceu o melhor tempo, meia hora exacta. Performance notável, nesta ligação, teve-a Benedito Ferreirinha, com o seu Bolide de 30 cv, que efectuou o segundo melhor tempo, com 49 minutos, sendo seguido por Afonso de Barros e Bordino.

Nas Caldas da Rainha, com a Filarmónica Caldense a executar a música de fundo para um cenário inabitual, os concorrentes reabasteceram, na sua grande maioria. A corrida prosseguiu depois em direcção à Azambuja e Vila Franca, onde foram apurados igualmente os tempos dos participantes.

No último troço, que ligava Vila Franca até ao Campo Grande, ainda sucederiam inúmeros problemas aos concorrentes. Foi aqui, entre Alhandra e Sacavém, que Benedito Ferreirinha viu



fugir-lhe a possibilidade de se ver classificado na corrida pois uma avaria mecânica obrigou-o a perder muito tempo.



Figura 6.5 – O francês Edmond, em Darracq, na sua passagem por Coimbra  
Fonte: *O Diário* (Lisboa), 29 de Outubro, 1902, 1.

Afonso de Barros teve um problema mecânico na válvula de escape, facto que lhe roubou igualmente tempo, mas terminou classificado, isto é, dentro do prazo previsto no Regulamento da Prova. Baptista, que chegou a Vila Franca já depois da hora limite, deve ter decidido voltar para casa e desapareceu, não comparecendo no Campo Grande e, aparentemente, não avisando ninguém. Dos sete concorrentes que passaram por Coimbra, ao qual se deverá juntar Edmond apenas Baptista não chegou ao Campo Grande – não sabemos se voluntária ou se involuntariamente. Sem contar com o piloto profissional da *Darracq*, dos seis que chegaram a Lisboa, Benedito Ferreirinha, Francisco Martinho e Abbott terminaram para além do limite imposto pelo Regulamento, pelo que apenas três concorrentes foram oficialmente classificados. Por coincidência, cada concorrente classificado pertencia a cada uma das classes previstas pelo Regulamento, pelo que houve Primeiro Prémio para todos. Bordino, num *FIAT* do sr. Infante D. Afonso seria o primeiro classificado – e o vencedor da 3ª categoria – Afonso de Barros, num *Darracq* seria o segundo classificado – ganhando a 2ª categoria – e finalmente, António Paula, numa motocicleta *Martinho*, com motor *Buchet* seria o terceiro classificado na geral – conquistando a 1ª categoria.

A corrida tinha chegado ao fim. Se a desclassificação de Edmond ainda faria escrever muita tinta<sup>350</sup> os objectivos da comissão acabariam por ser cumpridos de forma gradual. Com efeito, essa competição acabaria por constituir um ponto de inflexão no automobilismo em Portugal; não só no capítulo desportivo – ficando claramente provado que, sendo um desporto reservado praticamente às elites, não deixava de ostentar uma enorme popularidade – mas também no despertar do incipiente comércio automóvel de então. Na realidade, até à prova da Figueira pouca tinha sido a actividade efectuada pelos poucos representantes de marcas de automóveis que existiam, nesse tempo, no nosso país. As necessidades e os objectivos da corrida, mais do que a criação do Automóvel Club, centravam-se, verdadeiramente, em

<sup>350</sup> Este periódico francês não hesitou em dar uma classificação falsa da corrida portuguesa, colocando o francês Edmond na primeira posição: "Une première en Portugal - "La course Figueira-Lisbonne, première course d'automobiles organisée en Portugal, a remporté le plus grand succès. Le temps était splendide et l'organisation impeccable. Le parcours comportait 207 kilomètres. Voici les resultats: 1° Edmond (Darracq) en 6 h; 2° Bordino; 3° Barras; 4° Paula". *Le Velo* (Paris), 29 de Outubro, 1902, 1.

encontrar os caminhos e os instrumentos para converter o automobilismo numa fonte de riqueza e progresso para o país, como bem demonstrava um texto publicado em *A Época*,<sup>351</sup> provavelmente da autoria de Zeferino Cândido:

Foi um verdadeiro sucesso a corrida do dia 27; em si e nas suas naturais consequências. Em si: pela extensão do percurso que a fez entrar na primeira ordem das que se têm realizado até hoje; pela qualidade e quantidade dos veículos onde se acham representadas todas as classes de máquinas conhecidas em número suficiente para comparações e deduções práticas; pela muito notável circunstância de não se dar um só desastre com a população que transita nas estradas, apesar da enorme velocidade de algumas máquinas. (...) É fora de dúvida que o país inteiro, em grande parte por intuição, mostra pelo facto um vivo interesse que convém aproveitar em benefício público. (...) Há no automobilismo uma questão de velocidade, que interessa principalmente ao *sport*; uma outra de comodidade, preço, simplicidade mecânica, que interessa à exploração económica. (...) Para nós, que desde o princípio encaramos o problema por um lado todo prático e útil, a corrida de 27 foi altamente sugestiva mas não definitiva. Parece-nos indicada uma experiência com um fim todo prático. Em pequeno curso de 20 a 30 kilometros deviam fazer-se viagens em máquinas dos três tipos, em condições iguais de aparelho e de carga; pesos, de pessoas e bagagens, e com velocidades sensivelmente iguais e marcadas numa média convencional. Essas viagens deviam repetir-se com alternância dos membros do júri, que deviam, cada um de per si, viajar em cada uma das três máquinas. Só assim se chegaria a obter uma opinião segura, a respeito das vantagens relativas dos três sistemas para as úteis aplicações ao nosso país. A nosso ver, esta experiência devia ser favorecida pelo governo, e um prémio de mérito devia ser conferido ao sistema considerado melhor.

Esta ideia de progresso económico associado ao desenvolvimento do automobilismo e ao consequente incremento da qualidade da rede viária, estava igualmente patente numa troca de palavras conduzida entre a *A Época* e a *A Vanguarda*, um periódico de orientação republicana, alguns dias antes dessa mesma prova. A propósito do trabalho de organização empreendido por *A Época* em prol da prova da Figueira, o jornal *A Vanguarda* escreveu:<sup>352</sup>

*A Época*, jornal monárquico, a propósito do que escrevemos sobre o imposto que poderia ser lançado sobre os automóveis que viesse a adoptar-se como meio de viação acelerada em Portugal, dirige-nos a insinuação de que, sendo nós republicanos e socialistas – com o que muito nos honramos – demos a nossa aprovação à ideia de se criar mais um imposto. Ora, como esse imposto, decerto que não iria recair sobre as classes menos favorecidas, que não dispõem de recursos para essas fantasias da locomoção, e como não comungamos nas fileiras dos que, por servilismo, adulam as classes preponderantes – sem a menor insinuação no prezado colega – e além disso, como o produto do projectado imposto era destinado para a reparação das estradas ordinárias, por onde todos transitam, não nos arrependemos nem temos razão para nos arrepender do que dissemos sobre o assunto.”

*A Época*, mantendo a sua vocação de apostar no automobilismo como factor inquestionável de progresso, não perdeu tempo a replicar à ideia do imposto especial:<sup>353</sup>

Logo vimos que havia de ser isso; a *Vanguarda* não conhece o automobilismo, pensa que ele é apenas um *sport* de gente rica e de classes preponderantes. Tão convicto do seu erro, que classifica o automobilismo – fantasia de locomoção. Tão injusto para os que pugnam por este progresso, que lhes assenta com o moderado qualificativo – aduladores, por servilismo, das classes preponderantes. Em requinte de cortesia, abre para nós uma excepção, como pessoa presente. O país, de canto a canto, está pensando de outro modo, visto que, por toda a parte, se mostra grande interesse por esta nascente ideia, de substituir a locomoção da diligência, mala-posta, trem, etc. de tracção animal, por esta – mais rápida, mais cómoda e mais barata. E estas vantagens não incidem somente sobre as classes preponderantes, mas sim, e principalmente, sobre as classes menos favorecidas, as mais prejudicadas, se vingassem os desejos do colega.

O próprio relatório da corrida da Figueira, escrito por Carlos Calixto, coloca também alguma ênfase na necessidade de transformar a energia libertada com a corrida em algo que promovesse e consolidasse o automobilismo como actividade eminentemente económica, nas suas mais diferentes vertentes:<sup>354</sup>

<sup>351</sup> *A Época* (Lisboa), 29 de Outubro, 1902, 1.

<sup>352</sup> *A Vanguarda* (Lisboa), 25 de Outubro, 1902, 1.

<sup>353</sup> *A Época* (Lisboa), 26 de Outubro, 1902, 1.

<sup>354</sup> *A Época* (Lisboa), 1 de Novembro, 1902, 1.

O automobilismo começou por reconquistar as estradas que o caminho-de-ferro havia roubado às diligências; depois, entrando cada vez mais nos domínios do progresso e da economia, deu à agricultura os seus poderosos motores; facilitou aos exércitos o transporte rápido e fácil das grandes massas armadas; à ciência aeronáutica os delicados e fortes motores que, a bem dizer, resolveram o velho e difícil problema da navegação aérea, da direcção dos balões; à indústria abriu novos horizontes, rasgou novos campos de acção, à actividade e inteligência humanas, tão largamente assinaladas já hoje, nos Estados Unidos, na França, na Bélgica, na Itália, na Alemanha.

Fez-se a primeira corrida de automóveis em Portugal; oxalá que esse início, como da corrida Paris-Bordéus-Paris, que foi também a primeira manifestação do automobilismo francês, saia não só a fundação do Automóvel Club de Portugal, cujas bases já aqui lançámos na primeira sessão, mas alguma coisa mais e maior do que isso: a criação de uma nova indústria e de um *sport* que tão úteis seriam ao nosso país, pois que o desenvolvimento do automobilismo entre nós poderia ser um meio de empregar o álcool industrial cuja superabundância, por mais de uma vez, tem afligido os nossos governos.

Em França e em Itália tem sido essa uma das razões principais porque os governos têm protegido e auxiliado o desenvolvimento do *sport* automóvel, não sobrecarregando a indústria com pesados impostos; organizando importantes provas para galardoar o aperfeiçoamento dos motores movidos a álcool. E Portugal, como um país essencialmente agrícola, podia e devia seguir o exemplo da França e da Itália.

A verdade é que a corrida despoletou e potenciou o comércio automóvel de então, de forma quase imediata, enquanto o Real Automóvel Club só nasceria em Abril de 1903. Como escreveu Zeferino Cândido, a “coisa mais e melhor”, isto é, o comércio, conheceria, efectivamente, um recrudescimento interessante a partir desse ano, muito por força de uma maior agressividade na comunicação, em particular, na publicidade publicada na imprensa, com maior ênfase a partir da data da corrida. Para além das empresas do Porto já aqui referidas, em Lisboa e em Coimbra surgem novas empresas de distribuição. Em Lisboa, a actividade nesse sector, que até então era incipiente e quase anónima, ganha novo ânimo, primeiro com o advento da publicidade – que até então, praticamente, não existia – depois com a entrada gradual de novos operadores no sector. Um dos exemplos mais interessantes que pode ser abordado neste contexto é a análise da evolução do número de inserções utilizando um determinado meio e uma métrica temporal adequada. Um dos diários mais interessantes neste contexto é o *Novidades*, onde o automobilismo apresentava, aparentemente, bom retorno. O jornal tinha edições de quatro páginas, estando a última reservada à publicidade, e não se publicava aos domingos. A evolução do número mensal de anúncios referentes a automóveis e motos neste título pode ser representada graficamente como se segue:

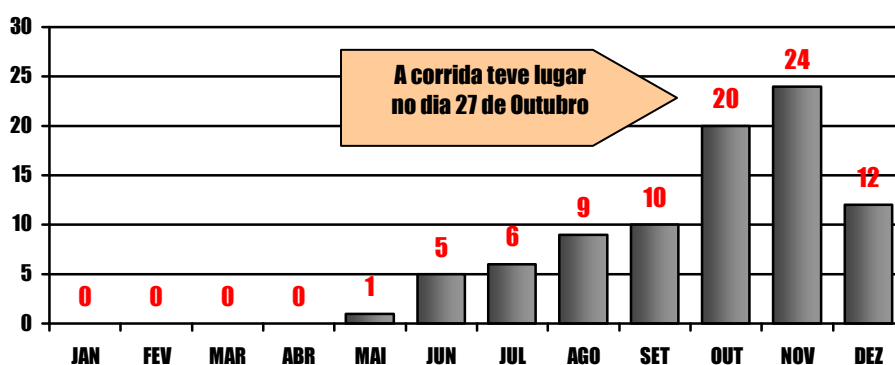


Gráfico 6.1 – Evolução do número de inserções publicitárias no jornal “Novidades” ao longo de 1902  
Fonte: *Novidades* (Lisboa), 1902.

As notícias sobre automobilismo também ganham projecção, sendo mais frequentes e mais extensas. Já não há apenas lugar para noticiar algumas curiosidades sobre automóveis, normalmente tendo como pano de fundo os países estrangeiros: debate-se a exploração útil do automobilismo, nomeadamente os transportes, pugna-se pela utilização do álcool como uma espécie de combustível nacional, escrutina-se o estado e a conservação das estradas, especula-se com a integração do automóvel no transporte de mercadorias e passageiros em complementaridade com a rede ferroviária, observa-se criticamente a gradual motorização do

exército, releva-se a importância do automóvel como elemento potenciador do turismo e cria-se uma associação de defesa dos automobilistas.

### 6.3 A fundação do Real Automóvel Clube

Como vimos anteriormente, o superior objectivo da organização da corrida da Figueira da Foz-Lisboa era o de fundar um Automóvel Clube capaz de congrega os automobilistas e defender os seus interesses ameaçados de diferentes maneiras: quer pelas enormes taxas de desalfandegamento; quer pelas exageradas coimas aplicadas em vazios legislativos altamente convidativos à prepotência da polícia; quer ainda pelas taxas de circulação aleatórias criadas pelas diferentes autoridades autárquicas da época. A ideia de organizar uma corrida e aproveitar o fluxo mediático por ela provocado com vista à criação de uma associação automobilista não era, como já vimos, nova e limitava-se a seguir um procedimento que já havia sido adoptado em França, com grande sucesso. Na verdade, a organização da prova Paris-Bordéus-Paris, em Junho de 1895 assentava no facto de que um dos grandes objectivos da comissão organizadora dessa corrida liderada pelo Conde de Dion, era justamente a fundação do Automóvel Clube de França, o que veio a acontecer em 12 de Novembro desse ano, ou seja, cinco meses depois da histórica corrida. Como destacou o historiador James Flink,<sup>355</sup> “a seguir à corrida, em 12 de Novembro de 1895, a comissão organizadora, uma vez mais sob a liderança do Conde de Dion, fundou o Automóvel Clube de França com o objectivo de encorajar o desenvolvimento do automobilismo e regular as competições desportivas. No princípio de 1896, o clube tinha já 422 sócios registados; em 1900, esse número já ascendia a 2261 e o clube estava então instalado na Place de la Concorde. Entre as suas tarefas, o clube organizou em 1898 o primeiro Salão Automóvel, sem integrar pela primeira vez as bicicletas, tornando-o num acontecimento anual que atraía as atenções da Europa e dos Estados Unidos.

A história da fundação do Real Automóvel Clube de Portugal (RACP) não é, porém, pacífica, nem isenta de dificuldades. Após o final da prova da Figueira, sentia-se já que o clima entre os membros da Comissão Executiva não tinha a fluidez do princípio. E em vez de se aproveitar o entusiasmo que se produziu em favor do automobilismo, nessa precisa altura, a comissão entrou numa aparente letargia. Só em Março de 1903, quatro meses depois da organização da corrida, um artigo escrito por Carlos Calixto, com o sugestivo título “O Automóvel Clube de Portugal”, fazia finalmente um ponto de situação claro e circunstanciado em relação à questão da fundação do Clube, em se referia o aparecimento de uma nova comissão e ao entendimento que entretanto surgira na congregação de esforços dos dois grupos.<sup>356</sup> Esse entendimento teve lugar numa reunião conjunta entre as duas comissões, a da corrida da Figueira e a nova, liderada pelo coronel Carlos Roma du Bocage, realizada no dia 20 de Fevereiro, que teve, a julgar pelo teor do artigo publicado por Calixto, um ambiente “leal e amável”. A comissão de Carlos Roma du Bocage – a que Calixto se refere, subconscientemente como “os representantes do RACP” – tinha enviado um ofício no dia 12 de Fevereiro provavelmente para o jornal *A Época* dirigido por Zeferino Cândido – solicitando uma reunião, a qual teve lugar no dia 18 na Companhia dos Tabacos, com a presença de representantes das duas partes. Essa missiva foi recebida no dia 13 e Zeferino Cândido elaborou prontamente uma resposta, datada de 14 de Fevereiro.<sup>357</sup>

Tenho a honra de acusar a carta de V. Exa. de 13 do corrente em que me comunica que um grupo de automobilistas amadores resolveu fundar o Automóvel Clube de Portugal, sociedade para que já foi solicitado o Alto Patrocínio de Sua Majestade El-Rei e de Suas Altezas. Entretanto, como o fim do grupo a que pertença é pugnar pela patriótica causa do automobilismo português, resolveu autorizar-me a comunicar a V. Exa. que se acha pronto a assumir aos desejos de V. Exas. Da realização de uma conferência de três membros de cada grupo, tendo para esse efeito dado poderes à mesa que dirige os seus trabalhos, composta dos Srs. Carlos Calixto, Dr. Henrique Anacoreta e o abaixo-assinado. V. Exa. se dignará comunicar-me dia, hora e local para essa conferência, bem como os nomes dos três delegados, representantes do grupo a que V. Exa. preside.

Carlos Roma du Bocage respondeu rapidamente. E no dia 18, a conferência de delegados tinha lugar nos escritórios da Companhia dos Tabacos. Dessa reunião resultou organizar-se a tal reunião definitiva, em que a Comissão da Figueira indicasse as condições em que se poderia estabelecer o programa de acção de uma única comissão resultante da fusão das duas

<sup>355</sup> Flink, *The Automobile Age*, 18.

<sup>356</sup> *O Tiro Civil*, (Lisboa), 1 de Março, 1903, 5-6.

<sup>357</sup> Carta autógrafa de António Zeferino Cândido, Arquivo do ACP, 14 de Fevereiro, 1903.

anteriores. Dessa reunião, onde estiveram presentes Zeferino Cândido, Henrique Anacoreta, Anselmo de Sousa, Júlio de Oliveira, Eduardo de Noronha, Álvaro de Lacerda e Carlos Calixto, foram lavradas uma acta e uma carta sendo que a primeira traduz formalmente o acto administrativo que determina a fusão dos dois grupos de trabalho:<sup>358</sup>

Aos vinte dias do mês de Fevereiro de mil novecentos e três, estando presentes numa das salas de redacção da *Época* os senhores Dr. Zeferino Cândido, Anselmo de Sousa, Dr. Henrique Anacoreta, Eduardo de Noronha, Júlio de Oliveira e Carlos Calixto, como representantes da comissão fundadora do Automóvel Clube de Portugal, organizadora da corrida Figueira-Lisboa, o Sr. Zeferino Cândido assumindo a presidência deu a palavra ao Sr. Carlos Calixto para relatar o que se havia passado na conferência com os delegados da comissão instaladora do Real Automóvel Clube de Portugal, em harmonia com o pedido feito em ofício que esta segunda comissão dirigira à da corrida Figueira-Lisboa. O Sr. Carlos Calixto começou por expor que a referida conferência tivera lugar no dia 18 do corrente, numa das salas dos escritórios da Companhia dos Tabacos, entre os senhores Carlos Roma do Bocage, Dr. Eduardo Burnay e Frederico O'Neill, como representantes do RACP. O Sr. Carlos Bocage, que presidia à sessão dos delegados, historiou largamente os trabalhos da comissão de que faz parte, afirmando que tendo conhecimento da corrida Figueira-Lisboa não soubera, contudo, que ela fora o início dos trabalhos de uma comissão que, ao constituir-se, resolvera fundar o ACP; que só mais tarde soube de tal resolução e desde então procurar com os seus colegas chegar a uma "entente" connosco, visto terem todos intenções comuns e termos nós tido a prioridade da iniciativa. Nesta conformidade nos dirigira o ofício de 12 do corrente.

O Sr. Dr. Zeferino Cândido usando em seguida da palavra, confirmou que a comissão de que faz parte se constituiu em 6 de Setembro e nessa sessão, de que foi lavrada a competente acta que corre impressa, resolveu-se desde logo fundar o ACP e, para facilitar esta iniciativa, assentou-se também realizar uma corrida de automóveis para a qual foi depois adoptado o itinerário Figueira-Lisboa. Realizada a corrida com êxito incontestável, e publicado o respectivo relatório em cujas conclusões se propunha: "que o remanescente da importância das taxas de inscrição seja aplicado às despesas da fundação do ACP e que a distribuição dos prémios da corrida Figueira-Lisboa se faça por ocasião da sessão inaugural do ACP" – a comissão continuou os seus trabalhos, tratando agora da elaboração dos estatutos, sendo os fins do Clube auxiliar e desenvolver o automobilismo como meio de transporte económico e altamente vantajoso, como sport essencialmente moderno e como margem para a criação de uma nova indústria.

O Sr. Carlos Bocage tomando de novo a palavra afirmou que os fins do Clube que ele e os seus amigos tencionavam organizar eram exactamente os mesmos, parecendo-lhes contudo difícil a criação de uma indústria automobilística, porquanto outros países, como a América, com larga iniciativa e grandes capitais, têm procurado alcançar o mesmo "desideratum", não conseguindo nunca fazer concorrência à indústria francesa. Afirmou uma vez mais a sua simpatia pelo trabalho e pela comissão da corrida Figueira-Lisboa, simpatia tanto mais generalizada em todos os seus amigos, quando é certo que reservavam, desde que pensaram numa aproximação das duas comissões o lugar de vice-presidente da Assembleia-Geral, para o Sr. Dr. Zeferino Cândido.

O Sr. Dr. Zeferino insistiu de novo na probabilidade de se criar uma nova indústria que poderia começar pelas reparações dos automóveis e acabar com a sua construção. Agradecendo o lugar que lhe destinavam na mesa da Assembleia-Geral do novo Clube, declarou que não podia aceitar tal cargo, pelos seus muitos afazeres profissionais, agradecendo contudo a deferência.

O Sr. Bocage replica lamentando a declaração do Sr. Zeferino e afirmando não ser contrário a qualquer auxílio que o novo Clube possa prestar para animar qualquer nova indústria ou de reparação ou de construção de carros automóveis e terminou por pedir que a nossa comissão nomeasse três membros que haviam de entrar na lista dos corpos gerentes do novo clube; ao que o Sr. Dr. Zeferino Cândido respondeu que esta comissão reuniria hoje 20 e o que se resolvesse seria comunicado à comissão presidida pelo Sr. Carlos Bocage. Tal foi, nas suas linhas gerais, o que se passou na conferência efectuada no dia 18.

O Sr. Eduardo Noronha, usando da palavra, diz que vê com satisfação que a comissão presidida pelo Sr. Carlos Roma do Bocage presta homenagem aos trabalhos desta comissão reconhecendo a prioridade da sua iniciativa e vê ainda com satisfação que os fins das duas comissões são perfeitamente idênticos, devendo por isso fundir-se, para que a sua acção seja comum e fácil. Sobre o assunto falaram depois todos os membros da comissão, resolvendo-se por fim:

- 1º – Reclamar para esta comissão a prioridade da iniciativa da fundação do ACP
- 2º – Que todos os membros da mesma comissão (Srs. Zeferino Cândido, Anselmo de Sousa, Álvaro de Lacerda, Dr. Henrique Anacoreta, Eduardo de Noronha e Carlos

<sup>358</sup> *O Tiro Civil*, (Lisboa), 1 de Março, 1903, 6. A carta, escrita pelo próprio punho de Carlos Calixto, existe no arquivo do ACP e tem a data de 25 de Fevereiro de 1903.

- Calixto) e seus aderentes fiquem fazendo parte do R.A.C.P. como seus sócios fundadores.
- 3º – Que o Sr. Dr. Zeferino Cândido, Dr. Henrique Anacoreta e Carlos Calixto continuem a acompanhar em todos os trabalhos preliminares a comissão presidida pelo Sr. Carlos Bocage até à eleição dos corpos gerentes do R.A.C.P. deixando depois ao livre alvedrio da referida comissão, a escolha dos três nomes dos membros da comissão da corrida Figueira-Lisboa que hão-de fazer parte dos mesmos corpos gerentes.
- 4º – Que esta comissão se dissolva e entregue ao Sr. Carlos Roma do Bocage os fundos e os prémios que tem em seu poder, com o encargo de se realizar uma corrida em Maio, e de se fazer a distribuição dos prémios da corrida Figueira-Lisboa na sessão inaugural do novo Clube.”

A “guerra surda” das duas comissões chegava assim aparentemente ao fim. Mas não deixa de ser motivo de especulação a forma pouco ortodoxa como esta história se desenrolou. Antes de entrarmos na análise de mais factos, a simples leitura desta acta deixa transparecer clivagens e movimentos menos claros. Partindo do princípio que os elementos da “Nova Comissão”, liderados por Carlos Roma do Bocage, eram homens que pugnavam pelo automobilismo e, conseqüentemente, muito atentos a todos os fenómenos relacionados com ele – de outra forma seria irrazoável o seu movimento em prol da fundação de um Automóvel Clube – que justificação podemos atribuir ao facto de ignorarem ou desconhecerem as intenções da “Comissão da Figueira” em alavancarem a constituição desse Clube através da realização de uma grande prova, a Figueira da Foz-Lisboa? A prova teve uma cobertura mediática nunca vista e essa intenção foi escrita várias vezes na generalidade dos órgãos de comunicação social da época.<sup>359</sup> Isto demonstra que, durante cerca de dois meses – entre os primeiros dias de Setembro, altura das primeiras reuniões preparatórias e o dia 27 de Outubro, dia da corrida – as pessoas directamente ligadas à causa do automobilismo, fossem elas apenas pertencentes à vertente comercial ou estivessem elas confinadas estritamente ao domínio do lazer, receberam informações escritas e, seguramente, muitas informações orais sobre as intenções e os trabalhos efectuados pela “Comissão da Figueira”. Não colhe, assim, em nossa opinião, que os elementos da denominada “Nova Comissão” argumentassem desconhecimento sobre esses objectivos ao ponto de Carlos Roma do Bocage ter afirmado que “tendo conhecimento da corrida Figueira-Lisboa não soubera, contudo, que ela fora o início dos trabalhos de uma comissão que, ao constituir-se, resolvera fundar o ACP”.<sup>360</sup> Roma do Bocage era um homem relativamente ocupado, devido à sua condição de militar de carreira,<sup>361</sup> e viajava com frequência para fora de Lisboa, admitindo-se até que a ele, pessoalmente, lhe tivessem escapado essas intenções. Mas à generalidade dos outros membros da “Nova Comissão” parece de todo impensável que isso tenha acontecido. Para António Furtado Dias o problema resume-se a uma *vendetta* de Albert Beauvalet que terá sido desconsiderado ou, pelo menos, não suficientemente acarinhado pela “Comissão da Figueira” na condução dos trabalhos que delinearam a corrida da Figueira, abstendo-se assim – ele e os seus correligionários – de participar na prova, enquanto promoviam activamente várias acções para lhes retirar o protagonismo e o mérito de uma eventual fundação de um Automóvel Clube.<sup>362</sup>

<sup>359</sup> “Fez-se a primeira corrida de automóveis em Portugal, oxalá que esse início, como na corrida Paris-Bordéus-Paris, que foi também a primeira manifestação do automobilismo francês, saia não só a fundação do Automóvel Clube de Portugal, cujas bases já aqui lançámos na primeira sessão, mas alguma coisa mais e maior do que isso: a criação de uma nova indústria e de um desporto que tão úteis seriam ao nosso país, pois que o desenvolvimento do automobilismo entre nós poderia ser um meio fácil de empregar o álcool industrial cuja superabundância por mais de uma vez, tem afligido os nossos governos”. *A Época* (Lisboa), 1 de Novembro, 1902, 1.

<sup>360</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 1 de Março, 1903, 6.

<sup>361</sup> Eduardo Burnay, “Barbosa do Bocage”, *Brasil Portugal* (Lisboa), 107, 1 de Julho, 1903, 162-3. A propósito de uma homenagem efectuada pela Sociedade Portuguesa de Geografia a José Vicente Barbosa do Bocage, escrita por Eduardo Burnay, esta revista publica um artigo que mostra uma fotografia do seu filho, onde consta uma parte substancial do seu curriculum: tenente-coronel de engenharia Carlos Roma do Bocage, oficial honorário às ordens de SM El-Rei, antigo deputado e vice-presidente da Sociedade de Geografia. Por um lado há um erro: Carlos Roma do Bocage era Coronel; por outro regista-se uma omissão: não se fala da sua função de presidente do Real Automóvel Clube de Portugal, cargo que havia iniciado justamente um par de meses antes, em Abril de 1903.

<sup>362</sup> O Sr. Beauvalet, ao ter conhecimento, particularmente, dos preparativos dos trabalhos do grupo da *Época* para a fundação de um clube automobilístico e realização da corrida de automóveis Figueira-Lisboa, é das primeiras figuras a oferecer os seus préstimos e a inscrever o seu nome como corredor e, mais, afirmando conseguir a comparticipação na prova dos seus íntimos amigos Srs. Conde de Jimenez y Molina, Luís O’Neill e Carlos de Carvalho e, por isso, o Sr. Beauvalet foi recebido pelas figuras do grupo da *Época* de braços abertos e, assim, assistiu à primeira reunião daqueles senhores realizada nas salas da redacção daquele jornal. Porém, o Sr. Beauvalet, a certa altura, despeitado pelo facto de não ver os seus conselhos acarinhados pelo grupo da *Época* mas sim os do seu inimigo N°1, o Sr. Dr. Tavares de Mello, de Coimbra, não só não toma parte na prova com o seu Peugeot alegando que este não chegara a tempo de com ele poder correr na prova, como se desliga dos homens da *Época*.

Furtado Dias acresce a esta tese outros argumentos igualmente substanciais: a de que os elementos da “Nova Comissão” eram titulares ou capitalistas que tinham já conquistado o patrocínio da família real para a constituição do Clube, enquanto os elementos da “Comissão da Figueira” eram, no essencial, jornalistas. Sabe-se que Luís O’Neill – um dos elementos da “Nova Comissão” – era um dos sócios comanditários de Beauvalet na empresa que representava a Peugeot, tendo investido a soma total de 240 mil réis, uma pequena fortuna na época.<sup>363</sup>

O sucesso da corrida Figueira da Foz-Lisboa – apesar dos desmandos da desqualificação de Edmond – e a aparente cisão na “Comissão da Figueira”, em que uma parte se colocou claramente do lado “legalista” da *FIAT* e a outra, sem querer ultrapassar os aspectos regulamentares, tentou minimizar a questão da desqualificação de Edmond, apadrinhando um inexistente prémio de velocidade, foram outros dos factos que permitiram que se constituísse uma nova comissão com pessoas de outra esfera social. Em Novembro de 1902, em resposta a um postal anónimo que questionava sobre os prémios da corrida, Carlos Calixto escreve num tom claramente distanciado, como se o assunto do ACP não tivesse rigorosamente nada a ver com ele e com os homens que com ele formavam a dita “Comissão da Figueira”:<sup>364</sup>

Também à redacção do Tiro Civil foi enviado um bilhete-postal anónimo – esta espécie de correspondência costuma ser sempre anónima – perguntando quando serão distribuídos os prémios da corrida Figueira-Lisboa. Pelo que vemos, o preclaro inquiridor não leu o relatório da respectiva comissão, publicado no último número do Tiro e na *Época* de 1 do corrente, aliás já saberia que foi resolvido que a entrega dos prémios aos automobilistas se fizesse por ocasião da sessão solene de instalação do Automóvel Clube de Portugal”.

Este assunto, todavia, tornar-se-ia recorrente e surgiria na ordem do dia como elemento de fricção entre as duas facções. Logo em Novembro, portanto, a “Comissão da Figueira” já saberia de alguns rumores sobre a constituição de um grupo de trabalho, presidido pelo coronel Carlos Roma do Bocage, pois a forma como se descarta da entrega dos prémios é reveladora desse estado de espírito. Doutra forma, Calixto não teria problemas em construir uma argumentação que lhe permitisse resgatar o posicionamento original do seu grupo. Um indício deste facto pode ser encontrado numa extensa reportagem sobre o ACP, publicada no final dos anos 20, em que a história da fundação do Clube é apresentada pelo então secretário-geral Magalhães Domingues nos seguintes moldes:<sup>365</sup>

A ideia da fundação de um Automóvel Clube no país partiu de Albert Beauvalet em Dezembro de 1902. E foi no escritório que Beauvalet tinha então (...) que se efectuou, atrás de um biombo vermelho, relíquia piedosamente conservada pelo seu possuidor – a primeira reunião de automobilistas em que estiveram, além de Beauvalet, Luís O’Neill, coronel Carlos Roma do Bocage, Dr. Eduardo Burnay, conde de Jimenez y Molina, Manuel de Sousa Brandão, Dr. Alberto Cardoso de Menezes, D. António Herédia e Luís Teixeira de Aragão. Trocaram-se as primeiras impressões e oito dias depois nova reunião se efectuava nas salas da Companhia dos Tabacos – estando presentes umas 18 pessoas. E o Dr. Eduardo Burnay apresentou a primeira proposta dos Estatutos. Passados uns dias houve outra reunião nas salas da Liga Naval.

Independentemente dos erros históricos desta versão, nomeadamente a omissão à “Comissão da Figueira”, o importante a reter é a confirmação de que os trabalhos preparatórios da “Nova Comissão” começaram ainda em 1902 e que Beauvalet, tal como António Furtado Dias sugere, esteve na origem desse movimento – embora não tenha integrado, certamente por opção própria, os corpos sociais do novo clube. Ora, é igualmente inquestionável que Beauvalet, que assistiu pelo menos a uma reunião na redacção do jornal *A Época*, sabia das intenções do grupo liderado por Zeferino Cândido em relação à fundação de um Automóvel Clube.

Durante três meses não houve contactos formais entre os dois grupos e ninguém deu qualquer passo nesse sentido. É provável, contudo, que o espírito cordato e conciliador do Coronel Carlos Roma do Bocage tenha finalmente convencido os seus pares de que seria mais útil agregar o grupo da Figueira, unindo esforços numa causa que tinha ainda poucos

---

E naquele stand (...) se iniciam os primeiros trabalhos conspiratórios contra a obra concebida pelo Sr. Dr. Zeferino Cândido e seus amigos, procurando organizar uma nova comissão com o fim de fundar o Real Automóvel Clube de Portugal. *Rodagem*, (Lisboa) Abril, 1953, 21-23.

<sup>363</sup> *Idem*, 23.

<sup>364</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 15 de Novembro, 1902, 12.

<sup>365</sup> *O Volante* (Lisboa), 3 de Fevereiro, 1929, 8.



apoiantes. Uma das razões que justificam que os grupos sabiam perfeitamente um do outro é o facto de entre o primeiro contacto e a decisão final da fusão ter apenas passado uma semana: aparentemente, não havia surpresas e cada uma das comissões já sabia o papel que tinha a desempenhar nesse âmbito. Assim, justifica-se que a “Comissão da Figueira” se tenha limitado a gerir a situação, minimizando os estragos para a sua imagem, impondo que a “Nova Comissão” reconhecesse a prioridade das suas intenções e que os membros dessa comissão figurassem como sócios fundadores do novo Clube, pretensões essas que foram acatadas sem desprimor para ninguém – mas certamente com alguma mágoa por parte da comissão original – na já mencionada reunião de 20 de Fevereiro de 1903. Contudo, a fusão das duas comissões, a que Calixto se refere, seria apenas uma figura de estilo pois, na realidade, o que se verificou efectivamente foi uma espécie de aquisição hostil que mudaria o aparente estado de concórdia celebrado na acta da reunião, elaborada em consequência da conferência entre os dois grupos, aqui transcrita. Ao contrário do que foi lavrado então, Zeferino Cândido acabou por aceitar o lugar de vice-presidente da Assembleia-Geral e os restantes membros da “Comissão da Figueira” foram, por assim dizer, todos “encaixados” em lugares de menor destaque: Carlos Calixto foi eleito vogal da Direcção; Eduardo Noronha, Substituto de Vogal da Direcção; Álvaro Pereira de Lacerda e Anselmo de Sousa, Vogais da Comissão Revisora de Contas e Henrique da Silva Anacoreta, Suplente de Vogal da mesma Comissão. Tudo isto foi confirmado na primeira reunião solene do Real Automóvel Clube de Portugal realizada na Sala Algarve da Sociedade Portuguesa de Geografia. A acta dessa primeira sessão de trabalho, que teve lugar no dia 15 de Abril de 1903, merece, por isso, transcrição integral.<sup>366</sup>

“Às 3 horas da tarde, achando-se presentes na Sala Algarve da Sociedade de Geografia de Lisboa, numerosos aderentes à ideia da fundação do Automóvel Clube de Portugal, o senhor coronel Carlos Roma do Bocage expôs, em nome da Comissão Organizadora do mesmo Clube quais os fins da reunião e pediu à assembleia que nomeasse a pessoa que presidisse aos trabalhos da reunião. Tendo a assembleia instado com Sua Exa. para continuar presidindo, o Sr. Carlos Roma do Bocage agradeceu a prova de confiança que acabava de receber e convidou para secretários os Srs. João Craveiro Lopes de Oliveira e Carlos Calixto.

Lido o expediente que constava de várias cartas de adesão à ideia da fundação do Clube, foi lido o projecto dos Estatutos informando antecipadamente o Sr. Carlos Roma do Bocage que Sua Magestade El-Rei o Senhor D. Carlos se havia dignado conceder o título de Real ao clube que se ia fundar, concedendo-lhe antes a honra de ser seu Presidente honorário, conforme o pedido que lhe havia sido feito pela Comissão instaladora. Postos à votação os estatutos foram aprovados por unanimidade, sem discussão.

Em seguida, o Sr. Presidente pediu à assembleia que se manifestasse sobre a forma como deviam ser escolhidos os corpos gerentes. O Sr. Dr. Eduardo Burnay propôs que a escolha se fizesse por aclamação e como a proposta fosse aprovada, Sua Exa. indicou para constituir a mesa da assembleia-geral a seguinte lista:

Presidente: Sua Alteza Sereníssima o Senhor Infante D. Afonso.

Vice-Presidentes: Jacinto Parreira e António Zeferino Cândido.

Secretários: 1º José Jerónimo Rodrigues Monteiro; 2º João Craveiro Lopes de Oliveira.

Vice-Secretários: Jaime de Vasconcelos Thompson e José Eduardo Abreu Loureiro.

Aclamados estes cavalheiros para os lugares que lhe eram destinados, o Sr. Dr. Eduardo Burnay propôs que na acta da sessão ficasse consignado um voto de profundo agradecimento a Sua Magestade El-Rei pelas elevadas honras que havia conferido ao clube. Esta proposta foi aprovada por aclamação.

Seguidamente, o senhor Carlos Roma do Bocage pediu ao Senhor Jacinto Parreira que fosse assumir a presidência da sessão, ao que Sua Exa. se escusou, pedindo ao Sr. Bocage que continuasse dirigindo os trabalhos. O Sr. Rodrigues Monteiro propôs para a Direcção e Conselho Fiscal do Clube as seguintes listas, que foram aprovadas por aclamação:

Direcção

Presidente: Carlos Roma do Bocage.

Vice-Presidente: Eduardo Burnay.

Secretário: Conde de Caria (Bernardo)

Tesoureiro: Luís A. Teixeira de Aragão.

Vogais: Dr. Alberto Cardoso de Meneses., D. António Herédia, Carlos Calixto, Conde de Jimenez y Molina, J. Luís da Veiga, D. Luís de Castro, Luís O'Neill, Luís de Sommer, Luís Strauss, Dr. Manuel António Moreira Júnior e Manuel de Sousa Brandão.

Substitutos: Alfredo da Silva, Anibal Sanches de Miranda, Eduardo de Noronha, Fernando Munró dos Anjos, D. Francisco de Almeida, João Catanho de Meneses e José de Mendia.

Comissão Revisora de Contas

Presidente: Lucas Fernandes Falcão.

Vogais: Álvaro Pereira de Lacerda e Anselmo de Sousa.

<sup>366</sup> Actas de Assembleia-geral, (Lisboa: Arquivo do ACP). Não publicadas.



Suplentes: Henrique Munró dos Anjos, Henrique da Silva Anacoreta e Manuel Joaquim Alves Dinis Júnior.

A imprensa da capital, no dia 16 de Abril, foi muito parca em informações sobre o novo Clube. *O Século* publicou uma pequena notícia sobre a formação do Clube,<sup>367</sup> o *Jornal do Comércio* – propriedade de Eduardo Burnay – apresentou a lista global dos corpos sociais enquanto o *Diário de Notícias* indicou os aspectos primordiais da missão do novo clube.<sup>368</sup> O diário *A Época*, dirigida por um dos protagonistas, Zeferino Cândido, noticiou o acontecimento com um distanciamento frio, mas paternal, acrescentando um novo reparo ao aspecto primordial da precedência da ideia:<sup>369</sup>

Com selecta e numerosa concorrência teve ontem lugar, na Sala Algarve da Sociedade Portuguesa de Geografia, a reunião dos sócios fundadores do Automóvel Club de Portugal. Sob a presidência do sr. Coronel Carlos Roma do Bocage foram lidos os Estatutos, aprovados sem discussão e eleitos por aclamação os corpos directores. Votos de agradecimento a Sua Majestade El-Rei, Príncipe Real e Infante D. Afonso pelo patrocínio concedido à nascente sociedade. Vai-se cuidar da aprovação legal dos Estatutos e depois da instalação do Clube. Fazemos votos pelo futuro desta importante sociedade, que temos na conta de essencialmente patriótica. O desporto é uma bonita coisa no automobilismo; mas a sua aplicação à viação regional é mais do que uma bonita coisa, porque é um alto benefício ao país. É nesse sentido é que «A Época» se ufana de ser a iniciadora do forte movimento do automobilismo em Portugal; como continuará a ser forte propagandista de tão útil movimento.

O “espinho” continuava cravado e haveria de lá continuar durante alguns anos, pois a partir de então, os meios da comunicação social pertencentes à “Comissão da Figueira” passaram a assestar baterias sobre o RACP por aquilo que fazia e... pelo que não fazia. Nesse contexto, a revista *O Tiro Civil* liderou claramente o processo de “órgão fiscalizador” pois tanto *A Época* como a *A Caça*, afastaram-se gradualmente dessa luta intestina.<sup>370</sup>

É deveras complexa e vasta a missão que o RACP tem a desempenhar; contudo, são tantos e tão valiosos os elementos que ele já hoje reúne que não hesitamos em acreditar que a há-de desempenhar cabalmente. Entre as numerosas e importantes questões que a nova associação terá de se ocupar logo de entrada, não deverá ser esquecida a questão das licenças para «chauffeurs» e a forma como a polícia está procedendo com os automobilistas. O outro assunto de que o novo Clube deverá cuidar activamente será a conservação, o concerto das estradas que estão em deplorável estado e que constituem um prejuízo gravíssimo para os automobilistas.

O Real Automóvel Clube de Portugal praticamente não produziu trabalho no seu ano de arranque para além das exigências decorrentes da normalização associativa: estatutos, logótipo, etc. Com o seu presidente ausente por motivos profissionais, os órgãos sociais andaram basicamente à procura de uma sede, o que se verificou só em princípios de 1904 com o subaluguer das instalações da Liga Naval, que tinha um edifício no Chiado, com excelentes características e que se coadunava mais com o espírito do clube.<sup>371</sup>

---

<sup>367</sup> *O Século* (Lisboa), 16 de Abril, 1903, 3.

<sup>368</sup> *Diário de Notícias* (Lisboa), 16 de Abril, 1903, 3.

<sup>369</sup> *A Época* (Lisboa), 16 de Abril, 1903, 1.

<sup>370</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 15 de Março, 1903, 6-7.

<sup>371</sup> *Actas da Reunião de Direcção* (Lisboa: ACP), 22 de Novembro, 1903.



*Foi em França, o grande país do sport, onde o automobilismo nasceu, é em França onde a indústria automóvel mais se tem desenvolvido e aperfeiçoado, arrastando consigo a Alemanha, a Bélgica, a Inglaterra, a Áustria, a Itália e a América. (...) Teatro dessa gigantesca luta são as grandes corridas internacionais. (...) Desse choque do interesse, do brio e do trabalho, tem saído o rápido e constante aperfeiçoamento dos motores.*

*O Tiro Civil, Setembro de 1902, 6.*

## 7. O automóvel como elemento desportivo

Até 1910 e à eclosão do golpe republicano, o automobilismo desportivo nunca atingiu a expressão que se julgava estar ao seu alcance. A instabilidade política, cristalizada no regicídio, terá contribuído para essa situação mas a verdade é que, embora em reduzido número, as provas efectuadas caracterizaram-se sempre por uma enorme adesão popular. O automobilismo, não sendo obviamente um desporto acessível, tinha uma enorme afluência das massas, que acorriam em número substancial para presenciar *in loco* essa nova forma de competição. A história do automobilismo em Portugal desde o seu despontar até à sua fase de plena maturidade, é mais fruto de oportunidades do que consequência de vontades e a sequência de provas no princípio do século XX denotou um grande amadorismo, uma total falta de planificação e, sobretudo, uma confrangedora ausência de objectivos. Ou seja, enquanto na generalidade dos países europeus se começaram a organizar provas com uma periodicidade regular, no nosso país organizavam-se as provas possíveis nas estradas possíveis. Razões de carácter económico ditavam, por certo, esse estado de coisas nos princípios de novecentos, mas a verdadeira razão dessa falta de decisão constituía – como constituiu durante dezenas de anos – o estado geral da nossa rede de estradas. Três tipos de provas marcaram as organizações automobilísticas entre 1903 e 1910:

- As gincanas, destinadas a premiarem a perícia de condução, numa altura em que a delicadeza das mecânicas era primordial;
- As provas individuais de velocidade, do tipo quilómetro lançado ou rampa, organizadas de forma aberta ou propostas sob a forma de recorde;
- Os concursos de excursionismo, isto é, as corridas “clássicas” ligando diferentes localidades portuguesas.

Dentro deste último grupo, tiveram lugar três manifestações, a primeira das quais em 1903, praticamente um ano depois da corrida da Figueira. Organizado formalmente pelo periódico mensal *Portugal Chauffeur*, editado em Coimbra – e do qual, até agora, não se conhecem os conteúdos senão aqueles que são citados por outros jornais ou revistas – o Circuito das Beiras foi a terceira prova com carácter competitivo reservada a automóveis e motos, no nosso país. Antes deste Circuito das Beiras, já essas províncias tinham albergado uma iniciativa no contexto da competição com veículos equipados com motor: os motociclos. Na verdade, embora a imprensa distinguisse, por razões óbvias, os automóveis das motos, sob o ponto de vista alfandegário e regulamentar, não existiam diferenças, como vimos. E as motos sempre estiveram presentes na generalidade dos acontecimentos que marcaram clivagens históricas na evolução do automobilismo em Portugal: no Hipódromo de Belém teve lugar uma corrida de motos e na famosa prova da Figueira da Foz, dos catorze inscritos, cinco eram concorrentes em motos, ou seja, mais de um terço. Foi, contudo, fora da capital e dos seus centros de decisão que se resolveu efectuar uma corrida de alguma envergadura, reservada exclusivamente às motocicletas, ligando Guarda a Coimbra. Como habitualmente, o evento teve largas repercussões locais e constituía um espectáculo gratuito para milhares de pessoas

que se deslocaram à estrada para ver os intrépidos motociclistas a passarem a uma velocidade inimaginável, com um barulho estrepitoso, deixando atrás de si uma densa nuvem de poeira e fumo. Participaram apenas cinco motociclistas que se concentraram na Guarda na manhã do dia 21 de Junho: o primeiro era Alberto Baptista Gonçalves, provavelmente em *Werner*, o segundo, Tavares de Mello, em *Werner*, o terceiro, José Maria Dionísio, em *Peugeot*, o quarto, Francisco Pina e o quinto, Ilídio Pereira Martins, cujas máquinas não foram reveladas. As partidas iniciaram-se às 13 horas, com intervalos de um minuto entre os concorrentes, pela ordem atrás enunciada. Pina e Pereira Martins foram obrigados a desistir e José Maria Dionísio venceria a competição, seguindo-se Tavares de Mello e Alberto Baptista Gonçalves. O resultado do binómio Peugeot-Dionísio foi amplamente publicitado pela Filial da Casa Lino, distribuidor da marca francesa na cidade invicta, que era agente de Albert Beauvalet, ressaltando-se no texto dessas inserções que “foi a motocicleta Peugeot de força de 2 cavalos que ganhou o primeiro prémio em competência com outras motocicletas de força de 3 cavalos!”<sup>372</sup> Tavares de Mello, que havia participado directamente na contenda, não se deu por vencido e resolveu estabelecer nos primeiros dias de Julho um novo recorde Guarda-Coimbra.<sup>373</sup>

O Dr. Tavares de Mello, um dos nossos motociclistas mais sabedores e distintos, conseguiu já bater o tempo gasto por José Maria Dionísio, o notável corredor português e nosso amigo, na corrida Guarda-Coimbra. O Dr. Tavares de Mello gastou no percurso 3h 59m 32s. O tempo gasto por José Dionísio, conforme oportunamente dissemos no Tiro Civil foi: 4h 5m 35s 1/5. O *record* foi, por consequência, batido pelo Dr. Tavares de Mello, com a sua motocicleta *Werner*, em 6 minutos e 4 segundos e 1/5. É natural que a luta não fique por aqui e que José Dionísio com a sua motocicleta Peugeot procure reapossar-se do *record*.

Seguindo as mesmas intenções de afirmação da marca *Werner*, Tavares de Mello, voltou-se para a corrida Figueira da Foz-Lisboa, que tinha sido vencida, na categoria de motocicletas, por António Paula de Oliveira, numa moto *Martinho-Buchet* e desafiou Alberto Baptista Gonçalves, um dos participantes nessa corrida a bater o tempo oficial dessa prova, objectivo que foi igualmente atingido.<sup>374</sup>

### 7.1 As corridas em estrada aberta

Esta euforia de eventos desportivos em torno das motos teve um epílogo feliz com a organização, através do periódico mensal *Portugal Chauffeur*, de uma grande corrida de automóveis e motos, efectuada sem qualquer consulta e sem qualquer deferência para com o Real Automóvel Clube. Esta atitude tem antecedentes e justificações que procuraremos dissecar. A organização de direito cabia, como foi amplamente noticiado pela imprensa da época, ao *Portugal Chauffeur* mas a organização de facto, isto é, o regulamento, o percurso e outros detalhes logísticos, estava a cargo de Tavares de Mello. Na sua memória estava ainda gravada a humilhação da corrida Figueira da Foz – Lisboa que, em condições normais, seria ganha por Edmond num *Darracq* o qual havia sido desclassificado por não comparecer na Figueira para a partida da prova. Esta resolução nunca foi bem aceite por Tavares de Mello e as relações com alguns dos elementos da comissão organizadora da corrida arrefeceram naturalmente. O representante da *Darracq* e da *Werner* começou então a organizar continuamente eventos automobilísticos e motociclísticos de forma a obter a maior notoriedade possível junto da opinião publicada e, em consequência, da opinião pública. Sem deixar de aderir ao Real Automóvel Clube, de que foi um dos sócios fundadores – embora sem exercer qualquer cargo dirigente – tem com o RAC uma relação distante. Na sua cabeça esteve sempre a ideia de organizar uma grande prova de automóveis e motos que superasse em distância e impacto mediático a corrida da Figueira. Para sua comodidade logística, esse acontecimento tinha de se desenrolar nas províncias das Beiras, nascendo assim o Circuito das Beiras que se desenrolaria em três etapas: Coimbra-Castelo Branco; Castelo Branco-Guarda e Guarda-Coimbra, num total de 440 quilómetros. Por outro lado, enquanto a corrida da

<sup>372</sup> *Jornal de Notícias* (Porto), 24 de Junho, 1903, 4.

<sup>373</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 15 de Julho, 1903, 10.

<sup>374</sup> “Outro *record* que foi batido durante a passada quinzena foi o da Figueira a Lisboa, em motocicletas. O Sr. Paula gastara naquela corrida 8h 48 m 24s. O Sr. Alberto Baptista Gonçalves que no dia 4 se propôs bater o tempo daquele distinto *chauffeur* de Santarém, gastou 8 horas e 18 minutos. O *record* foi, por consequência, batido em 30 minutos e 24 segundos. O Sr. Gonçalves montava motocicleta *Werner* de 3 cavalos e foi de uma grande felicidade, pois não teve *panne* algum em todo o percurso. A motocicleta *Werner* é a mesma em que o Dr. Tavares de Melo bateu o *record* Guarda-Coimbra. Uma máquina feliz.” *O Tiro Civil* (Lisboa), 15 de Julho, 1903, 10.

Figueira separava os automóveis pela sua tara, o Circuito das Beiras criava três classes distintas para os veículos de quatro rodas (motores monocilíndricos, bicilíndricos e os equipados com motores de quatro ou mais cilindros), havendo lugar para a quarta categoria onde se alojavam todos os motociclos. Como notava a imprensa, o regulamento em pouco diferia nas suas linhas gerais dos que eram praticados no estrangeiro como o Circuito das Ardenas, o Circuito do Herol ou o Circuito do Norte. Mas Tavares de Mello, para impedir eventuais movimentos revanchistas contra a sua organização implementou uma regra que provocou alguns sorrisos e interrogações na época:<sup>375</sup>

Uma inovação encontramos, porém, no concurso do *Portugal Chauffeur*, é a condição exigida de todos os condutores automobilistas serem portugueses. Abstraindo da *ficelle* patriótica, não vemos razão plausível para fechar a prova aos estrangeiros. Destarte, *chauffeurs* distintíssimos como Bordino, Beauvalet, Street, Abbott, Camargo e outros ficarão impossibilitados de tomar parte no Circuito das Beiras. Contudo, a participação desses homens em tal concurso, além do natural atractivo do confronto com os *chauffeurs* portugueses, aumentar-lhe-ia o interesse e o brilho. A cautelosa restrição não tem, quanto a nós, razão de ser. E não faltará quem a tome à conta de receio...

Esta blindagem – e outras manobras menos claras a que a generalidade da imprensa foi fazendo referência – acabou por surtir efeito e Tavares de Mello atingiria os seus objectivos iniciais neste evento pois a lista de inscritos para o Circuito das Beiras era, com uma única excepção, formada por clientes da Empresa Automobilista Portuguesa, tanto em automóveis como em motos. Os inscritos eram os seguintes: Alfredo Lopes Vieira e António de Almeida, na primeira categoria; Leal Gonçalves e João Meneses Parreira, na segunda categoria; Afonso de Barros, Francisco Martinho, Benedito Ferreirinha e José Tavares de Mello, na terceira categoria – todos em automóveis *Darracq*; e Ilídio Pereira Martins, António Paula de Oliveira e Amílcar Pinto, na quarta categoria – os dois primeiros em *Werner*, o último em *Griffon*. Houve ainda uma tentativa de inscrição, para além do prazo, de José Maria Dionísio, o grande vencedor da corrida Guarda-Coimbra que a organização não aceitou: o Circuito das Beiras acabou por ter o seu “caso Edmond”, também, pois Dionísio acabou por correr sem cronometragem oficial sendo o primeiro a chegar a Coimbra.<sup>376</sup> A exemplo do que se registou na primeira grande prova nacional, o inscrito Ilídio Pereira Martins cedeu o seu lugar a António Baptista Gonçalves, o recente *recordman* da distância Figueira-Lisboa. Esse precedente não havia sido aceite em 27 de Outubro, para grande desgosto de Tavares de Mello – que pretendia fazê-lo ao tomar o veículo que pertencia a Edmond para lho passar a partir de Coimbra – mas neste Circuito a questão foi aceite pelo Júri que era constituído pelo seu pai, o Dr. Eduardo Tavares de Mello, pelo Dr. Egas Moniz e por Amílcar de Sousa, director do *Portugal Chauffeur*. Estas várias contrariedades acabaram por despertar alguma desconfiança e mesmo ironia sobre a qualidade da prova, na imprensa lisboeta:<sup>377</sup>

O concurso, ou antes a corrida – de Coimbra a Coimbra – atravessando as Beiras, que fora anunciada para os dias 29, 30 e 31 de Outubro findo, sob aquela denominação, só pôde efectuar-se em 3, 4 e 5 do corrente. Aberto o concurso a todos os veículos accionados por motor e a todos os condutores, parece que – a avaliar pelo muito que se tem dito acerca de tal assunto – tais dificuldades, tais entraves foram postos quanto à inscrição de corredores e máquinas que, exceptuando a motocicleta do tipo “Griffon”, todas as outras máquinas – automóveis e motocicletas – às quais coube a dita inscrição, eram da mesma casa promotora de vendas, a que não é estranha, como se sabe, a Empresa Automobilista. Eram todos os automóveis do tipo *Darracq*, de entre eles um poderoso da força de 80 cavalos, próprio para as corridas e para esta corrida mandado vir com um *chauffeur* da casa de Suresnes; e duas motocicletas – typo *Werner* – da força de 4 cavalos. Indubitavelmente, houve em vista o reclame à Empresa que tentaria demonstrar a resistência das suas máquinas, mas o resultado não podia ser mais desastroso. Todos os automóveis deixaram a desejar quanto à sua resistência (...) mas como no final ficou apurado que alcançava o primeiro prémio (...) ficou tudo em família.

A prova decorreu com algumas dificuldades, uma vez que o percurso era acidentado, apresentando curvas difíceis e grandes declives e, por outro lado, a distância era a maior que alguma vez se tinha efectuado numa competição com estas características, no nosso país. Tavares de Mello terá mandado vir um *Darracq* especialmente preparado para o efeito – tal

<sup>375</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 15 de Outubro, 1903, 6.

<sup>376</sup> *Revista de Sport* (Lisboa), 30 de Novembro, 1903, 147.

<sup>377</sup> *Idem*, 151.

como já tinha feito para a corrida da Figueira – e certa imprensa chegou a atribuir àquele veículo uma potência de 80 cv. Com a desistência forçada de Leal Gonçalves, compareceram sete automóveis *Darracq* à partida aos quais se juntaram duas motos *Werner* – entregues a dois dos mais experientes motociclistas da época, António Paula de Oliveira e Alberto Baptista Gonçalves, ambos participantes na corrida Figueira-Lisboa, o último dos quais tinha estabelecido em 4 de Julho o recorde do primeiro obtido nessa mesma competição – e a moto *Griffon*<sup>378</sup> de Amílcar Pinto. A desistência de Benedito Ferreirinha, ele que tinha feito excelentes médias até à Covilhã, não perturbou o resultado da *Darracq*<sup>379</sup> e Tavares de Mello não esperou muito para desencadear uma acção de comunicação sobre o Circuito das Beiras.

A vitória nos automóveis acabou por pertencer naturalmente a Tavares de Mello, que venceu também a 3ª categoria. Menezes Parreira ganhou a 2ª categoria e Alfredo Vieira – que foi o único português a participar na simbólica prova do Hipódromo de Belém – foi o primeiro na 1ª categoria. Nas motocicletas, António Paula de Oliveira, que já tinha ganho a corrida Figueira-Lisboa seria também o vencedor do Circuito das Beiras e a sua média foi melhor do que a obtida por Tavares de Mello, no *Darracq* de 30 cavalos, obtendo assim o primeiro prémio, oferecido pelo rei.

A segunda “excursão” teria lugar dois anos depois com a realização da prova Lisboa-Caldas-Lisboa em 8 de Junho de 1905, desta feita já com a organização plena e legítima do Real Automóvel Club, a primeira efectuada pela novel associação, depois da experiência curta e contextualmente diferente da Gincana de Cascais de 1904.

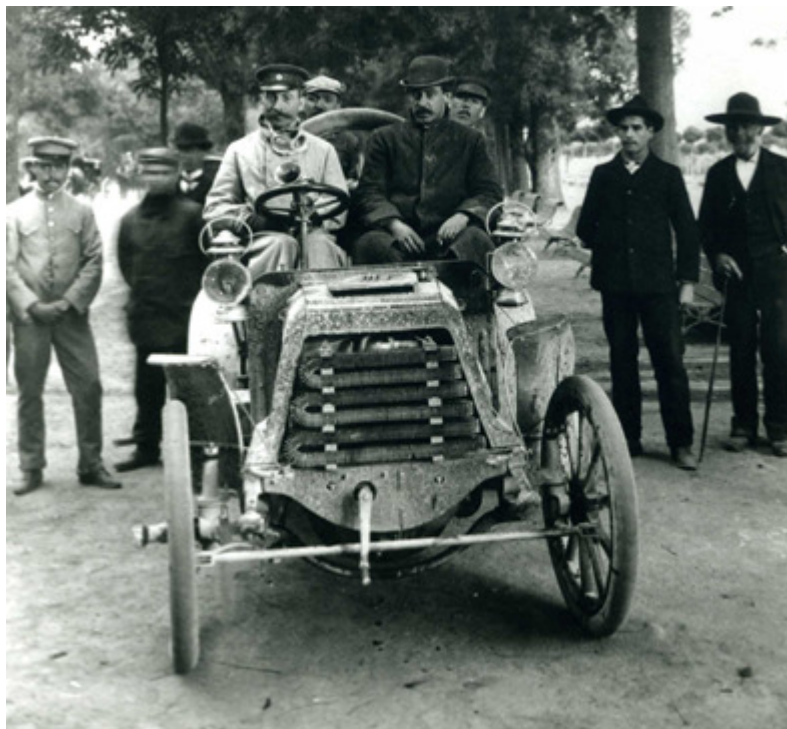


Figura 7.1 – O Panhard de Luis O'Neill que esteve presente na prova Lisboa-Caldas-Lisboa  
Fonte: Arquivos do Automóvel Clube de Portugal.

O espírito desta prova não assentava na velocidade absoluta mas sim num critério de regularidade, impondo-se uma velocidade média de ligação. Os concorrentes, num total de dez – todos utilizando automóveis de marcas francesas – saíram do Campo Grande às 6 horas da manhã. Os veículos estavam divididos em cinco classes diferentes, consoante as respectivas potências – até 8 cv; entre 8 e 12 cv; de 12 a 18 cv; de 18 a 25 cv e, finalmente, mais de 25 cv – mas não se registaram inscrições na última categoria. Os vencedores foram os seguintes: na

<sup>378</sup> A Griffon foi fundada em 1902 e ganhou uma excelente reputação na competição logo desde o início. A marca foi adquirida pela Peugeot na década de 20.

<sup>379</sup> “Todos os automóveis e motocicletas que partiram de Coimbra chegaram à Guarda, com excepção de Benedito Ferreirinha, do Porto, que ainda na Covilhã tinha quase duas horas de avanço sobre o terceiro e que, segundo parece, devido a qualquer desarranjo, resolveu abandonar a corrida na Covilhã, apesar dos outros concorrentes dizerem que três quartos de hora seriam suficientes para fazer a primeira reparação. Alguns, porém, dizem que, mesmo sem reparação, podia fazer a viagem.” *O Tiro Civil* (Lisboa), 15 de Novembro, 1903, 8.

1<sup>a</sup>, Francisco Martinho em *De Dion Bouton*; na 2<sup>a</sup>, Conde Gimenez de Molina em *Peugeot*; na 3<sup>a</sup>, Henrique Burnay em *Panhard* e na 4<sup>a</sup>, Albert Beauvalet em *Peugeot*. A imprensa especializada elogiou largamente o espírito desta organização.<sup>380</sup>

Parece que efectivamente o RAC quer reconquistar o tempo perdido em que nada fez nem deixou fazer os outros e ei-lo cheio de vida e de boa vontade, divulgando um dos mais modernos e úteis sports. A 8 de Junho rompe a sua iniciativa com uma bela e bem organizada prova de turismo, a única que sensatamente se pode dar no automobilismo, que deleita e instrói, e da qual se obtêm verdadeiras e práticas conclusões sobre o valor das marcas, quando nos resultados finais entrem sem conta mais elementos além do da velocidade, que nos parece ser o único de valor nesta corrida.

O RACP entusiasmou-se e esta atmosfera positiva em torno das provas automobilísticas, aparentemente, abria espaço para outros cometimentos que acabaram por não ter lugar.<sup>381</sup> E, assim, a terceira e última corrida com estas características teve lugar entre os dias 25 e 27 de Maio de 1906, desta feita ligando Lisboa a Coimbra e volta. Dos vinte inscritos, onze resolveram não comparecer por não concordarem com alguns aspectos do regulamento uma vez que na altura existiam ainda muitas dúvidas sobre a segmentação dos automóveis destinados às corridas. Uma pequena notícia inserida na revista *O Tiro Civil* dá-nos bem conta das incertezas que ainda então perpassavam nos técnicos:<sup>382</sup>

A questão da classificação dos motores está sendo objecto de numerosas controvérsias. Deve-se adoptar cilindragem pura e simples ou o peso? A Câmara Sindical do Automóvel estuda de perto este problema e não quis tomar qualquer resolução sem ter ouvido pessoas de autoridade no assunto. Assim vai ser convocada uma reunião dos principais construtores franceses para tratarem definitivamente do assunto e a resolução que aí se tomar é naturalmente a que há de ser adoptada.

No início da competição automóvel, em que as variáveis que condicionavam a potência dos motores ainda não estavam totalmente determinadas, os organizadores das provas dividiam os concorrentes apenas por intervalos de peso – e, por essa razão, em algumas provas da actualidade se conserva o termo “pesagens” para as verificações técnicas dos veículos. Foi o que aconteceu na prova Figueira da Foz – Lisboa, por exemplo.

No Circuito das Beiras, que foi organizado por Tavares de Melo, praticamente um ano depois da corrida da Figueira, o regulamento já não contemplava os pesos dos veículos mas apenas o número de cilindros dos respectivos motores. Assim os automóveis foram divididos em três categorias: os monocilíndricos, os bicilíndricos e os com três ou mais cilindros. Uma quarta categoria foi reservada para os motociclos.

Para o “concurso de turismo” Lisboa-Caldas-Lisboa, os veículos estavam divididos em cinco categorias distintas, sendo desta feita a variável de diferenciação a “(...) força máxima do motor declarada no catálogo da casa construtora, do ano em que o automóvel foi construído. (...)”,<sup>383</sup> entendendo-se aqui a expressão “força” como potência do motor.

Na prova Lisboa-Coimbra-Lisboa<sup>384</sup> – pensado inicialmente como um “Concurso Internacional de Turismo Porto-Lisboa”<sup>385</sup> – o regulamento era muito mais elaborado – e, daí, a confusão que originou com muitos concorrentes a desistirem por não concordarem com o seu teor ou por, simplesmente, o não perceberem. Os automóveis eram decompostos em quatro categorias, definidas de acordo com a superfície total dos cilindros. Assim, a primeira categoria estava destinada a veículos com motores cuja superfície dos cilindros fosse inferior a 86,59 cm<sup>2</sup>; a segunda para superfícies inferiores a 226,19 cm<sup>2</sup>; a terceira para superfícies inferiores a 346,36 cm<sup>2</sup> e, finalmente, a quarta inferior a 530,92 cm<sup>2</sup>.<sup>386</sup>

<sup>380</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 31 de Maio, 1905, 18.

<sup>381</sup> “Ainda no corrente mês deve realizar-se uma excursão a Tomar e em meados de Julho, um novo concurso entre Cacilhas e Beja, e no qual, segundo se diz, tomará parte S.A. o Sr. Infante D. Afonso.” *A Caça* (Lisboa), Junho, 1905, 175.

<sup>382</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 15 de Novembro, 1903, 8.

<sup>383</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Maio, 1906, s/p.

<sup>384</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 30 de Abril, 1906, s/p. Este Concurso internacional estava inscrito no calendário oficial de provas, articulado à escala europeia pelos diferentes clubes aderentes.

<sup>385</sup> “Tratámos em seguida da organização do Concurso de Excursionismo. Em virtude do mau estado das estradas não pôde ser adoptado o itinerário Porto-Lisboa como era nosso desejo e fora anunciado no calendário internacional, mas sim o itinerário Lisboa-Coimbra-Lisboa.” *Relatório e Contas do Real Automóvel Clube de Portugal – Gerência de 1906* (Lisboa: Minerva do Comércio, 1907), 5.

<sup>386</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Maio, 1906, s/p.





Figura 7.2 – Instantâneo do Concurso de Excursionismo Lisboa-Coimbra-Lisboa  
Fonte: Arquivos do Automóvel Clube de Portugal.

Para o regulamento da prova Lisboa-Coimbra-Lisboa, o RACP foi-se inspirar nas tendências então vigentes no Automóvel Club francês:<sup>387</sup> motores limitados no diâmetro e um peso mínimo definido em função do diâmetro dos motores ou, mais concretamente, em função da área transversal dos cilindros. Para a primeira categoria o peso mínimo era dado por 3,300 kg por cm<sup>2</sup>; para a segunda o factor era de 2,950 kg/cm<sup>2</sup>; na terceira, de 2,350 kg/cm<sup>2</sup>; e na quarta de 2,150 kg/cm<sup>2</sup>. Para além disso, ao peso mínimo calculado através do algoritmo que incluía apenas a superfície dos cilindros o regulamento previa o desconto do peso das carroçarias e a adição, para o caso dos veículos abertos, ou subtracção, no caso de veículos fechados, do peso da capota, sendo que esses pesos eram igualmente definidos diferentemente consoante a categoria. Nos abates dos pesos das carroçarias, os valores eram de, respectivamente, 75, 200, 375 e 450 kg. Os pesos das capotas a adicionar para veículos abertos valiam, de forma crescente para cada uma das categorias, 30, 50, 70 e 80 kg. E os pesos a deduzir no caso de carroçarias fechadas eram de 0, 150, 200 e 250 kg. Por outro lado, cada categoria tinha uma velocidade média de percurso (25, 30, 25 e 40 km/h).

Obviamente, para quem estava habituado a variáveis simples e imediatamente mensuráveis como eram os casos do peso total, do número de cilindros ou da potência declarada dos motores, este regulamento era particularmente confuso e dificilmente dominável por um automobilista comum. E os concorrentes, desconfiando das fórmulas e da aparente complexidade dos cálculos, protestaram, resultando desse protesto a ausência de onze dos vinte inscritos, como vimos atrás, o que retirou algum brilho à competição.<sup>388</sup>

Embora a questão técnica de se ter fixado como única variável diferenciadora o diâmetro dos cilindros dos motores não se tenha revelado feliz, a verdade é que este regulamento visava estabelecer para cada veículo um determinado *handicap* de modo a equilibrar a competição, independentemente das características do veículo (a exemplo do Golfe). Os cálculos das superfícies dos cilindros não foram inocentes, pois as categorias estavam desenhadas para albergar, na primeira, os monocilindros, na segunda os bicilíndricos, e nas terceira e quarta categorias, motores de quatro cilindros. Nesse caso, as superfícies podiam ser facilmente transformadas em diâmetros máximos, que valiam, respectivamente 105, 120, 105 e 130 mm.

<sup>387</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Maio, 1906, s/p.

<sup>388</sup> Em Junho estava igualmente prevista a realização de uma Prova de Consumo entre Lisboa e Caldas, mas o regulamento ditou, desta feita, a sua anulação. No seu Relatório de Gestão do ano de 1906, o RACP escreveu o seguinte: “A prova de Consumo que se devia efectuar na estrada de Lisboa Caldas da Rainha, chegou a estar organizada; elaborou-se e publicou-se o programa que foi largamente discutido e até chegaram a estar comprados os prémios, um dos quais era generosamente oferecido pela Associação Comercial e Industrial das Caldas da Rainha, onde a nossa iniciativa despertou um verdadeiro entusiasmo. Aberta, porém, a inscrição apenas se inscreveram dois automóveis, quando o mínimo que havíamos fixado no regulamento era de doze; entendemos por isso de bom aviso e em harmonia com aquela prescrição regulamentar, não efectuar a prova. *Relatório e Contas do Real Automóvel Clube de Portugal – Gerência de 1906*, 5.

Com base nestes dados é possível definir, a título de exemplo, os pesos a transportar para cada uma das categorias, em função do tipo de carroçaria, tendo em linha de conta que o denominado Peso Regulamentar era aquele que era obtido multiplicando o factor de cada categoria pela superfície dos cilindros e os abonos eram os pesos da carroçaria abaixo da capota que deviam ser descontados. No caso dos veículos de carroçaria aberta, que eram a esmagadora maioria, os valores obtidos eram os seguintes:

Tabela 7.1  
Cálculo dos pesos a transportar para Veículos Abertos na Prova Lisboa-Coimbra-Lisboa

Categoria	Diâmetro (mm)	Cilindros	Peso Regulamentar	Carroçaria Aberta	Abonos	Peso a Transportar
1ª	105	1	285,747 kg	+30 kg	-75 kg	240,747 kg
2ª	120	2	667,261 kg	+50 kg	-200 kg	517,261 kg
3ª	105	4	813,946 kg	+70 kg	-375 kg	508,946 kg
4ª	130	4	1.141,478 kg	+80 kg	-450 kg	771,478 kg

Fonte: *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Maio, 1906, s/p.

Assim cada veículo concorrente devia transportar pessoas, bagagens, ferramentas, peças sobressalentes e lastro se necessário para perfazer o peso calculado. Este regulamento abriria uma clivagem nos automobilistas portugueses. Todavia, não foi por isso que a prova deixou de contar com a enorme adesão popular que caracterizou desde sempre estas manifestações. No percurso Lisboa-Coimbra os concorrentes passaram por Santarém e, na volta, a caravana utilizou um traçado diferente, passando por Torres Vedras. No final da primeira etapa, o Infante D. Afonso comandava, no seu *FIAT*. Mas o regresso acabou por ser crítico para todos os concorrentes, pois todos eles foram vítimas de diferentes avarias.<sup>389</sup> O vencedor seria D. António Praia, um condutor experimentadíssimo que um mês antes havia chegado de uma aventura fabulosa, ao percorrer quase 40.000 quilómetros pela Europa, num raide extremamente exigente, de que falaremos mais à frente. Aparentemente, o facto de ter feito uma viagem de oito meses não o cansou e um mês depois, com o mesmo inseparável *De Dion Bouton* participou numa prova desportiva, conseguindo alcançar a vitória.

O Real Automóvel Clube não desanimou com o veto de um número significativo de automobilistas ao Concurso de Excursionismo Lisboa-Coimbra-Lisboa e manteve na sua calendarização, dentro dos mesmos moldes, a prova Lisboa-Caldas da Rainha – dando seguimento à edição efectuada em 1905 – embora desta feita com uma ênfase especial na componente de consumo, o que motivou, de novo, a elaboração de um regulamento especial. Porém, o boicote manteve-se e desta feita a prova nem se chegou a realizar.<sup>390</sup> A verdade é que o Automóvel Clube acabaria por desistir de organizar provas de grande distância, compreendendo assim a vontade soberana dos seus sócios que não queriam regulamentos complicados e de difícil interpretação.<sup>391</sup> Somente seis anos depois, em 1912, se voltaria a organizar uma prova com estas características, desta feita com a cidade do Porto a constituir o centro nevrálgico da sua logística, numa corrida denominada Circuito do Minho

## 7.2 As Provas de Perícia

No princípio do século XX, as gincanas de automóveis serviram de instrumento privilegiado para acontecimentos sociais elitistas. Mas a verdade é que, apesar da aparente frivolidade, uma gincana automóvel no início de 1900 era, para o condutor, uma grande façanha, tendo em conta as óbvias limitações mecânicas dos automóveis de então. Equilibrar um veículo numa espécie de balança, ou fazer provas de perícia em torno de obstáculos, com as embraiagens ainda revestidas a couro, os sistemas de direcção de pequena estabilidade e as transmissões sem qualquer tipo de sincronização, era um feito digno de registo nos tempos pioneiros do

<sup>389</sup> *O Século* (Lisboa), 28 de Maio, 1906, 1.

<sup>390</sup> *Os Sports* (Lisboa), 12 de Agosto, 1906, 2.

<sup>391</sup> A prova de Consumo que se devia efectuar na estrada de Lisboa a Caldas da Rainha chegou a estar organizada; elaborou-se e publicou-se o programa que foi largamente discutido e até chegaram a estar comprados os prémios, um dos quais era generosamente oferecido pela Associação Comercial e Industrial das Caldas da Rainha, onde a nossa iniciativa despertou um verdadeiro entusiasmo. Aberta, porém, a inscrição apenas se inscreveram dois automóveis quando o mínimo que havíamos fixado no regulamento era de doze; entendemos por isso de bom aviso e em harmonia com aquela prescrição regulamentar, não efectuar a prova. *Relatório e Contas do Real Automóvel Clube de Portugal – Gerência de 1906*, 3-4.

automobilismo. Em Agosto de 1904, a revista *Tiro e Sport*, sabendo de antemão que o Real Automóvel Clube tinha já a vontade de organizar a sua primeira Gincana em Cascais, desenvolveu um extenso artigo sobre as diferentes modalidades do automobilismo, onde explicava o que era a Gincana:<sup>392</sup>

O que é a *Gincana*? Perguntará o leitor que, de certo modo já faz ideia do que seja o *Raly Paper* mas que não está ainda familiarizado com o nome estrambólico de *Gincana*. É uma simples diversão, é o automobilismo alegre, como as corridas negativas, de fitas e de bolos, já tão vistas e sabidas, o são para a velocipedia. É uma questão de nome, a simples concretização numa palavra (...) de um certo número de exercícios de destreza que são conhecidos pelas designações que vamos enumerar, procurando ao mesmo tempo explicá-los com a singeleza que o caso requer – e que aliás tem uma certa oportunidade visto que, segundo cremos, tal diversão será dentro em pouco inaugurada em Lisboa, pelo Real Automóvel Clube de Portugal que, para o efeito, está escolhendo local apropriado em Sintra, a linda estância primaveril ou em Cascais, a praia aristocrática e mundana.

Contudo, a imprensa da época, que estava ávida de grandes emoções semelhantes às que caracterizaram a corrida da Figueira, sentia-se um pouco frustrada por ver que o esforço de organização do Real Automóvel Club pouco mais produzia do que uma simples gincana. Em resumo, o que os amadores do automobilismo desejavam nessa altura era ver mais provas, de preferência que conciliassem velocidade e resistência e não apenas demonstrações de perícia sem grande emoção. Apesar disto, a verdade é que a organização das Gincanas acabou por constituir uma possibilidade adicional de ver em actuação alguns dos mais interessantes automóveis de Lisboa. Por essa razão, as três edições da Gincana de Cascais, efectuadas em 1904, 1905 e 1909 merecem um lugar de destaque na história do automobilismo desportivo nacional.

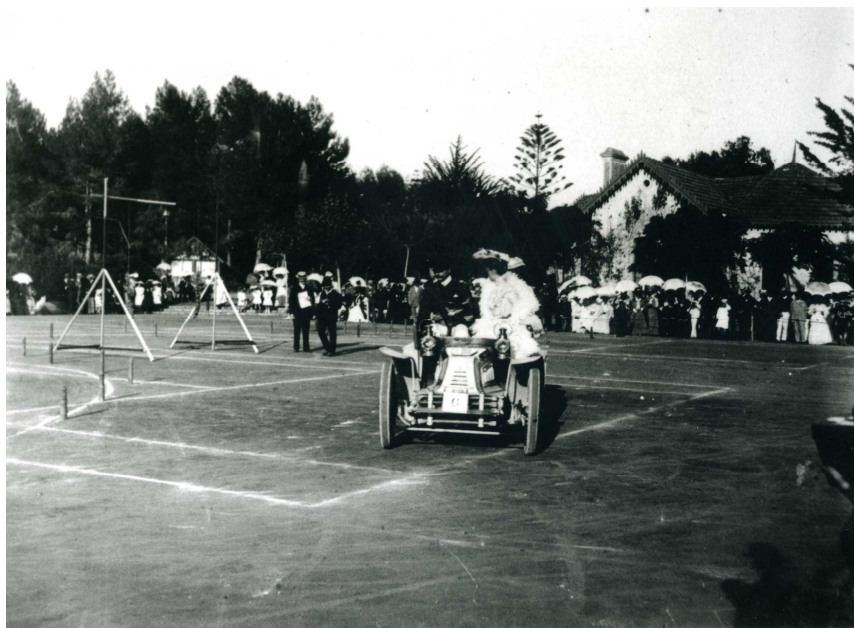


Figura 7.3 – Os jardins da Parada em Cascais serviram de cenário às três edições da Gincana, que tiveram lugar em 1904, 1905 e 1910  
Fonte: Arquivos do Automóvel Clube de Portugal.

A primeira organização reuniu onze concorrentes nos jardins da Parada e o vencedor seria o irmão do Rei, demonstrando-se assim que o Infante D. Afonso era mais do que um obstinado condutor que frequentemente perturbava o povo de Lisboa com os seus gritos de “Arreda”. Esta prova acabou por constituir a primeira manifestação formal do automobilismo desportivo organizada integralmente pelo Real Automóvel Club.<sup>393</sup>

<sup>392</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Agosto, 1904, 9.

<sup>393</sup> “O concurso, que certamente terá repetição, pelo agrado que despertou, terminou depois das 6 horas e em muitas provas a enorme assistência manifestou por tal forma o seu entusiasmo que é justo dizer-se que o certamen, que foi uma novidade para o nosso meio desportivo, alcançou verdadeiro sucesso. (...) Os prémios aos vencedores serão distribuídos no Sporting, na próxima quinta-feira. (...) Concluído o concurso, foram todos os automóveis que neste tomaram parte em passeio pela estrada da «Boca



Em 1905, desta feita com dezasseis concorrentes, voltou a organizar-se uma nova Gincana, para o qual foi constituído um júri, presidido pelo próprio Rei, de que faziam parte o Coronel Duval Teles, o major Garcia Guerreiro e o marquês de Alvíto. O vencedor desta edição seria o francês Albert Beauvalet, representante da *Peugeot* e fornecedor da Casa Real. Tal como foi referido pela imprensa da época, "(...) a chuva miúda e pertinaz metia medo à assistência que já era numerosa (...)"<sup>394</sup> mas não conseguia arrefecer o entusiasmo que reinava nos concorrentes. Para além da vertente técnica, que consistia em dominar o automóvel em posições mais ou menos delicadas, o aspecto cómico era altamente valorizado pelos espectadores, como o mesmo jornal reflecte.

Finalmente, em 1909, disputar-se-ia a última edição da Gincana de Cascais. Catorze concorrentes marcaram presença e a vitória pertenceria a D. António Herédia, num *FIAT*. A vila que D. Luis escolhera como residência de Verão não mais assistiria a manifestações desse tipo e uns anos mais tarde seria o Estoril palco de novas provas com essas características.<sup>395</sup>

Confinados ao espaço disponível na famosa Parada do Sporting de Cascais, os organizadores da prova, mandatados pelo Real Automóvel Club, tiveram de adaptar o que de positivo se fazia na Europa com o objectivo de tornar a Gincana interessante não só para os concorrentes como também para os assistentes. Por isso, para além das óbvias dificuldades que eram naturalmente amplificadas pela técnica incipiente desses automóveis pioneiros, com as suas direcções pesadas e as suas transmissões lentas, era necessário acompanhar a perícia da condução com situações caricatas que fossem compreensíveis para a multidão que seguia as provas mas não tinha a noção da relatividade e, sobretudo, da dificuldade de alguns dos obstáculos, como passar por um pórtico cheio de guizos sem os fazer tocar ou transportar em marcha, passando por cima de madeiras, uma bandeja, sustentada por uma senhora, com copos cheios de água.<sup>396</sup>

### 7.3 O fascínio da velocidade

As provas de velocidade sempre foram uma das grandes aspirações de um núcleo de sócios do Real Automóvel Clube, sobretudo os que pertenciam à "Comissão da Figueira" e usavam o *Tiro e Sport* como arauto dos seus desejos e das suas expectativas. Em 1905, essa revista publicaria um *cartoon* glosando com a hipótese que circulou no meio automobilista de se organizar um "km de arranque" no Campo Grande.

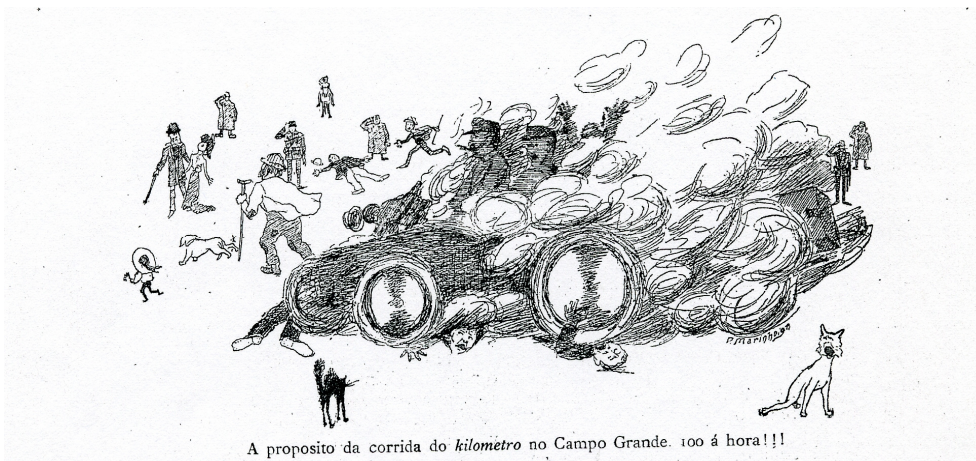


Figura 7.4 – Caricatura de Bordalo Pinheiro, a propósito da prova de km de arranque no Campo Grande  
Fonte: *Tiro e Sport* (Lisboa), 30 de Junho, 1905, 9.

do Inferno». Finalmente, foi uma festa esplêndida, que fez sucesso entre todos que se dedicam e cultivam o *sport*, e que agradou extraordinariamente a todas as pessoas que tiveram o prazer de a ela assistirem. Pelo êxito obtido, foram os seus promotores muito felicitados." *O Século* (Lisboa), 16 de Outubro, 1904, 4.

<sup>394</sup> *Diário de Notícias* (Lisboa), 1 de Novembro, 1905, 4.

<sup>395</sup> "De Lisboa foram assistir à Gincana todos os automobilistas, os quais atraídos pelo interessante programa, não temeram a viagem pela estrada que vai até Cascais, que é uma lástima e que demonstra o pouco cuidado que entre nós há por esse ponto importante de desenvolvimento do turismo. O automobilismo tem progredido em terras portuguesas mercê do nosso espírito desportivo e não porque ele tenha sido protegido com a eficácia desejada e necessária. Faltam as boas estradas e excedem as que estão intransitáveis." *O Século* (Lisboa), 14 de Novembro, 1909, 4.

<sup>396</sup> *O Século* (Lisboa), 16 de Outubro, 1904, 4.

E no princípio de 1906, surgiu a hipótese de efectuar uma prova lançada na Valada, em plena lezíria ribatejaba, apesar do estado da estrada não ser o mais recomendável quanto à regularidade. O estado da rede viária, “as ruas que arrepiam”,<sup>397</sup> eram os óbices ao desenvolvimento de provas com essas características. Porém, após algumas abordagens da comissão organizadora com as “forças vivas” locais foi possível reparar, sem grandes delongas, o percurso seleccionado pelo que o entusiasmo regional acabou por superar todas as dificuldades e, assim, a primeira prova de velocidade efectuada no nosso país disputar-se-ia no dia 18 de Março de 1906, em Valada do Ribatejo, embora inicialmente estivesse apazada para o dia 4 desse mesmo mês, conforme o regulamento então publicado.<sup>398</sup>



Figura 7.5 – Detalhe da chegada de um dos concorrentes da corrida da Valada, organizada em 18 de Março de 1906  
Fonte: Arquivo Fotográfico da Câmara Municipal de Lisboa.

Essa competição conseguiu juntar não só um apreciável número de concorrentes como também um número considerável de espectadores provenientes dos mais diferentes estratos sociais. Aparentemente, a escolha de Valada do Ribatejo para a realização duma prova com estas características deveu-se ao facto da localidade ribatejana, de um modo simultâneo, possuir uma estrada com uma excelente morfologia para uma prova de quilómetro lançado e estar suficientemente perto de Lisboa, para atrair concorrentes e público. Sobre as características da estrada, leia-se o que o jornal *O Século* escreveu, em comentário à corrida:<sup>399</sup>

A estrada da Valada é uma das mais pitorescas do país. Principia na estação do Reguengo, da linha-férrea do Norte, e cortando campos feracíssimos prolonga-se até Santarém sem ter uma subida áspera nem uma curva apertada em demasia. (...) É pois magnífica para ser percorrida em automóveis e, como logo ao princípio possui uma extensa recta que a vista a custo abrange, foi certamente por esse motivo que o Real Automóvel Clube a escolheu para a corrida de ontem.

A realização da prova da Valada constituiu, assim, um marco no panorama do automobilismo nacional e a sua organização, apesar das limitações decorrentes das suas características de curta duração despertou uma onda de entusiasmo sem precedentes, sentimento que se fez sentir na generalidade da imprensa da época. O número de inscritos constituiu um verdadeiro recorde atingindo o valor final de 30 veículos, entre automóveis e motocicletas, registando-se a participação especial, não sujeita a inscrição, do piloto profissional francês Raoul Buisson. O vencedor da competição seria José de Aguiar – último

<sup>397</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Janeiro, 1906, s/p.

<sup>398</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Fevereiro, 1906, s/p.

<sup>399</sup> *O Século* (Lisboa), 19 de Março, 1906, 1.

inscrito na lista oficial – conduzindo o potente *FIAT* de Charles Henry Bleck, que percorreu os 1000 metros da estrada da Valada no tempo de 43,3 s, à média de 82.568 km/h, valor que foi homologado oficialmente pelo Automóvel Clube.<sup>400</sup>

Depois do fracasso de implementar entre nós os regulamentos técnicos inspirados pelo ACF, o RACP anunciou que a sua estratégia para o automobilismo desportivo concentrar-se-ia em organizar um maior número de provas, mais curtas e mais fáceis a nível logístico.<sup>401</sup> Essa ideia básica da entidade responsável pelo automobilismo em Portugal focava-se, assim, na intenção de organizar apenas provas de Quilómetro, nas suas mais diferentes vertentes: de Arranque, Lançado ou em Rampa. Era uma decisão óbvia que assentava nas constantes dificuldades que as organizações enfrentavam quando pretendiam fazer competições de maior distância: a qualidade das estradas, os licenciamentos junto das autoridades locais, a coordenação dos serviços de polícia, a logística e até os próprios regulamentos. A experiência traumática do Lisboa-Coimbra-Lisboa influenciou enormemente, pela negativa, o desenvolvimento do automobilismo desportivo nacional pois o Real Automóvel Club viu-se confrontado com a situação de se transformar num clube Automóvel sem automobilistas. Na realidade, a onda de contestação dos automobilistas ao elaborado regulamento daquela prova constituiu um choque inesperado e o RACP teve de recuar nas suas intenções. Esse facto, juntamente com a agitação social que se viveu antes e depois do regicídio, acabou por justificar o hiato de quatro anos em provas automobilísticas de estrada, entre a Lisboa-Coimbra-Lisboa, em Maio de 1906 e a Pimenteira, em Julho de 1910. Infelizmente, a ideia das provas curtas também não se concretizou, pelo menos com a frequência com que o RACP pretendia, apesar das potenciais condições de organização de rampas no nosso país. Experiências bem conhecidas da Europa acabaram por não ter reflexo em Portugal e assim a primeira rampa só seria organizada em 1910, na Estrada da Cruz das Oliveiras.<sup>402</sup>



Figura 7.6 – Aspecto da Rampa da Pimenteira, realizada nos arredores de Lisboa em Julho de 1910

Fonte: Arquivo Fotográfico da Câmara Municipal de Lisboa.

O Real Automóvel Club abriu as inscrições a concorrentes em automóveis e em motos, havendo a registar a presença de veículos que, na época, ostentavam já níveis de potência relativamente altos.<sup>403</sup> Apesar do reduzido número de provas efectuado no princípio do século passado, havia já um lote de automobilistas desportivos capaz de polarizar as atenções da

<sup>400</sup> Ver, por exemplo, *Tiro e Sport* (Lisboa), 31 de Março, 1906, s/p.

<sup>401</sup> *Relatório e Contas do Real Automóvel Clube de Portugal – Gerência de 1908/9*, 12. Nas intenções consignadas para 1910, expressas no Relatório de Gerência de 1909, escreve-se explicitamente o seguinte: "Por último é nosso desejo efectuar duas provas em estrada como a corrida do quilómetro e uma corrida de encosta".

<sup>402</sup> As rampas teriam o seu expoente máximo em Portugal na década de 30, criando-se inclusivamente o primeiro Campeonato em 1935.

<sup>403</sup> *Os Sports Ilustrados* (Lisboa), 6 de Julho, 1910, 5.

imprensa desportiva da época, encontrando-se nesse conjunto homens como José de Aguiar, elemento da Sociedade Portuguesa de Automóveis e vencedor do Quilómetro Lançado da Valada do Ribatejo; Estêvão de Oliveira Fernandes, segundo classificado nessa mesma prova; Angel Beauvalet, filho de Albert Beauvalet, para além de João Dotti Júnior, Jorge Burnay, Luís Laurencel e George Bleck. Estêvão Fernandes, vingar-se-ia do 2º lugar da Valada, vencendo esta primeira edição da Pimenteira.<sup>404</sup>

A circunstância de se disputar nos arredores de Lisboa, mesmo que ainda consideravelmente longe do centro, fez levar às encostas de Monsanto uns largos milhares de pessoas que puderam assistir à performance dos automóveis e das motos que confirmaram a sua inscrição. A revista *Tiro e Sport*, acompanhou a prova:<sup>405</sup>

A concorrência foi enormíssima tanto ao longo do percurso como nos pontos altos das imediações. Junto às tribunas também a assistência foi numerosa fazendo ali a elite e o «rendez-vous» da semana. O serviço de polícia foi bem desempenhado, não tendo havido, quer por incúria, quer por imprudência, o mais leve desastre. Quanto à corrida cada um empregou o maior esforço que podia dispor. (...) Muito entusiasmo, música, etc. Os socorros médicos estavam devidamente organizados. (...)"

A rampa da Pimenteira encerrava assim um capítulo na história do automobilismo desportivo. E as corridas de automóveis ficariam arredadas da capital durante mais alguns anos.<sup>406</sup>

#### 7.4 Demonstrações, recordes e publicidade

Ainda no princípio do século começou a ser frequente revelar-se na imprensa os passeios efectuados pelos intrépidos automobilistas de então. Um vibrante entusiasmo esteve patente nessa forma de comunicação à imprensa das distâncias e, nalguns casos, dos tempos efectuados, e consequentemente das médias horárias obtidas em determinadas viagens. Em Abril de 1903, os irmãos José e António Mendia, telegrafaram para os principais diários de Lisboa dando conta que haviam coberto a distância de Lisboa a Coimbra em apenas 4 horas e 35 minutos, "(...) pois que tendo saído de Lisboa às 8h 25 da manhã, haviam chegado a Coimbra à 1h da tarde. (...)"<sup>407</sup> Na verdade, o entusiasmo dos automobilistas levou-os a empolar o seu feito. Tavares de Mello, ao tempo representante da *Darracq*, cuja empresa, como vimos anteriormente, estava sedeadada em Coimbra, contestou imediatamente esse resultado, chegando a oferecer um prémio de um conto de réis se os intrépidos motoristas repetissem a façanha, mas os irmãos Mendia repuseram a verdade esclarecendo que havia um engano nas contas e que afinal tinham levado quase 11 horas! A confusão tinha sido gerada provavelmente nas redacções dos jornais que em vez de escreverem 7h da tarde escreveram 1h, causando alguns embaraços aos orgulhosos clientes dos *Peugeot 10 cv*.

A ultrapassagem de obstáculos naturais, em particular as rampas das diferentes cidades, foi também motivo de acções especiais de comunicação quer por parte dos importadores quer através de simples amadores do automóvel. Cada cidade definiu o seu "lugar mágico" para servir de "altar" aos "deuses da mecânica". No Porto era a Corticeira, em Viseu era a Calçada do Viriato e em Lisboa, começou por ser a Rua Barata Salgueiro.<sup>408</sup> Por exemplo, nos princípios de 1903, a revista *O Tiro Civil*, no seguimento das excelentes relações criadas entre alguns dos membros da Comissão Organizadora da prova da Figueira e a *FIAT*, publicou uma notícia, designada por "Notas Soltas". Nessa altura, os automóveis eram adaptados como veículos de decoração dos desfiles carnavalescos e Anselmo de Sousa, director da *Tiro e Sport*, utilizou um *FIAT 12 cv*, cedido pelo próprio Leopoldo Cachapuz, representante da marca em Lisboa. Junto com o *FIAT*, Cachapuz, para prevenir eventuais situações delicadas, cedeu também o piloto profissional Bordino, o vencedor da corrida Figueira-Lisboa, e um mecânico, o senhor Piedade.<sup>409</sup>

<sup>404</sup> Apesar do sucesso desta organização, a segunda edição apenas teria lugar em Julho de 1913.

<sup>405</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 31 de Julho, 1910, s/p.

<sup>406</sup> *Os Sports Ilustrados* (Lisboa), 16 de Julho, 1910, 4. No final da reportagem da prova, Estêvão Fernandes – o vencedor – alvitrava que o ACP devia organizar um circuito ligando as povoações de Salvaterra, Coruche e Almeirim ou, em alternativa, Sintra, Belas e Pêro Pinheiro ou ainda Ericeira, Mafra, Lourel.

<sup>407</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 1 de Abril, 1903, 6.

<sup>408</sup> *Os carros com os pneumáticos daquela época escorregavam muito e às vezes nós queríamos ir para um lado e íamos para outro. Lembro-me até que a primeira coisa que se fazia para experimentar um veículo era subir ali a Rua Barata Salgueiros. Se o carro vencia a rampa, a coisa estava boa, mas se ficava cá em baixo, não servia. . O Volante* (Lisboa), 5 de Novembro, 1957, 11.

<sup>409</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 1 de Março, 1903, 6.



Na segunda-feira de Carnaval, o automóvel do nosso amigo o senhor Sousa de Cachapuz, gentilmente posto à disposição da nossa redacção, nos três dias de Carnaval, subiu a enorme rampa do fim da rua Barata Salgueiro, à Avenida da Liberdade, conduzindo sete pessoas: o nosso director, sr. Anselmo de Sousa com suas três filhas, o nosso redactor gerente, sr. Eduardo Noronha, o sr. Piedade, empregado da garage FIAT e o distinto e hábil chauffeur sr. Bordino, que dirigia o magnífico automóvel. Não podemos saber ao certo a cota do nível desta rampa porque no-la não disseram mesmo onde ela deve ser sabida, mas podemos assegurar que não é inferior a 18 ou a 20%. Ao chegar ao cimo da enorme rampa, todos os passageiros do belo automóvel soltaram entusiasticamente um «Bravo FIAT, Bravo Bordino» acompanhado de muitas palmas!

Contudo, os espíritos mais radicais passaram a exigir a subida da Calçada da Glória como a prova maior da superioridade das carruagens sem cavalos nesse princípio de século. E muitos foram os que levados por essa efémera glória se deixaram seduzir pelo declive daquela agreste encosta tão conhecida em Lisboa. Os primeiros que resolveram correr o risco de cumprir semelhante façanha foram os responsáveis pela *Locomobile* em Portugal, a empresa F. Street & C<sup>a</sup>. A *Locomobile* era uma importante marca americana, que chegou a liderar o mercado no outro lado do Atlântico, e que apostava exclusivamente no vapor, produzindo uns *buggies* de pequena dimensão e muito fáceis de conduzir. Uma das características do “vapor” era o elevado binário que permitia a estes automóveis prescindirem, por exemplo, de uma caixa de velocidades, e a força que manifestavam permitia-lhes encarar com tranquilidade o objectivo a que se propuseram. Os *Locomobile* subiram a dita Calçada e durante uns largos meses esse foi o principal destaque da sua publicidade no nosso país: para além de recordarem que os seus automóveis “não tinham trepidação, nem mau cheiro nem faziam barulho”, os *Locomobile* eram apresentados como os “(...) únicos automóveis que sobem e descem a Calçada da Glória (Elevador) (...)”.<sup>410</sup>



**Locomobile**

**O AUTOMOVEL IDEAL**

Não teem trepidação. Não teem mau cheiro.  
Não fazem barulho

**Unicos automoveis que sobem  
e descem a Calçada da Gloria (Elevador)**

O typo novo de 1903  
tem entre outros, os seguintes aperfeiçoamentos:

Bombas de ar e agua a vapor. Lubrificador  
automatico. Machina fechada. Pneumaticos aperfeiçoados muito facéis  
de tirar e pôr. Rodas de madeira. Caldeira maior.  
Depositos maiores de agua e gazolina. Chumaceiras de roletes.

Preços Rs. 1.100\$000 a 3.150\$000.

*Agentes geraes em Portugal*

**F. STREET & C.ª**

**Rua do Poço dos Negros — LISBOA**

Figura 7.7 – Subir a Calçada da Glória era um argumento comercial no comércio automóvel do princípio do século XX  
Fonte: *Gazeta dos Caminhos-de-ferro* (Lisboa), Suplemento Publicitário de 1903, s/p.

A exclusividade da Locomobile despertou nos outros importadores um sentimento de resposta e em 1904, Tavares de Melo, resolveu efectuar uma experiência para a qual convidou vários órgãos de comunicação social. Centenas de pessoas juntaram-se ao longo da Calçada da Glória:<sup>411</sup>

O carro tem um motor de 8 cv e a capacidade para 4 passageiros podendo ainda admitir mais um com sacrifício da comodidade dos que vão no assento anterior. Mas nas experiências andaram sempre com 7 pessoas na subida e 5 na descida. O arranque foi suave e a subida morosa, obedecendo os vários aparelhos com docilidade ao comando do condutor, o próprio Sr. Tavares de Melo que é um automobilista distinto. Durante a carreira facilmente se mudou de direcção, para evitar as irregularidades do pavimento, que são muitas e para desviar dos ascensores, que continuavam o seu movimento ordinário, subindo-se sempre suavemente. Na

<sup>410</sup> Ver, por exemplo, *Gazeta dos Caminhos-de-Ferro* (Lisboa), suplementos publicitários do ano de 1903.

<sup>411</sup> “Automobilismo”, *Gazeta dos Caminhos-de-Ferro* (Lisboa), 16 de Maio, 1904, 171.

descida, além de iguais evoluções fizeram-se duas paragens, uma delas violenta, as quais bem demonstraram a eficácia dos potentes freios do veículo.

Este feito da Darracq foi igualmente comentado por outros órgãos especializados, como foi o caso da revista *Tiro e Sport*<sup>412</sup> que acrescentou um “detalhe” importante relativo a esta operação: é que Tavares de Melo tinha aplicado ao seu *Darracq* de 8 cv uma espécie de caixa redutora de sua invenção que permitia não só adaptar melhor a potência do motor à íngreme subida lisboeta como também beneficiar do efeito de «travão-motor» nas descidas. Depois do sucesso das sucessivas subidas e descidas, um dos elementos da comitiva, o Dr. Mário Duarte, terá posto em causa a eficiência da aplicação da dita caixa nas viagens normais, isto é sem declives acentuados, e o representante da *Darracq* efectuou nova demonstração concludente, desta feita nas ruas de Lisboa.<sup>413</sup> Este aparelho foi posteriormente apresentado pelo próprio Tavares de Melo, sob o pseudónimo de Zico Pedal: “Não tenho pretensões de chamar invenção ao meu desmultiplicador mas sim denominá-lo uma feliz adaptação baseado no princípio de mecânica de que o que se perde em velocidade se ganha em força e vice-versa.”<sup>414</sup> Para além da intenção óbvia e defensável de promover a comercialização deste seu dispositivo, Melo pretendia também demonstrar que os automóveis de motores mais pequenos também podiam fazer grandes feitos. Em 1957, Tavares de Melo recordaria este acontecimento de forma completamente diferente, descrevendo-o como uma desilusão:<sup>415</sup>

Nesses tempos que já lá vão houve um homem cá na nossa terra que queria construir um balão-dirigível. Chamavam-lhe o «Ferramenta» e morreu numa das suas experiências. Ora eu, pela mesma data, pensei subir a Calçada da Glória de automóvel. Construí um desmultiplicador especial e com um carro de um só cilindro... e com 8 pessoas lá dentro, dei começo à minha tentativa. Calcule que tive uma assistência de mais de mil pessoas. Pois o carro começou a subir, isso é verdade. Mas muito antes do meio da rampa... em vez de subir, começou a recuar, a recuar e nada feito. Desse episódio nasceu uma frase: afinal o automóvel do Dr. Tavares de Melo é como o balão do Ferramenta.

É difícil explicar esta contradição. Decerto que o episódio recordado por Melo é verdadeiro mas, muito provavelmente terá contecido antes do dia 8 de Maio de 1904, na jornada de sucesso que foi testemunhada não só por diversos órgãos de comunicação social como também pela multidão presente, havendo pois, como muitas vezes acontece em histórias recordadas muitos anos depois, uma amálgama de acontecimentos diferentes.

Um pouco mais de um ano após as façanhas do *Darracq*, a ainda recente Sociedade Portuguesa de Automóveis entendeu promover a sua marca mais vendida, a *De Dion Bouton*, e o seu modelo mais acessível, o monocilíndrico *Populaire*, efectuando uma subida à Calçada da Glória em que “os três carros subiram e desceram a calçada, sem o mínimo esforço em 1ª velocidade num andamento regularíssimo superior, contudo, ao dos elevadores”.<sup>416</sup>

Há ainda registo de mais duas subidas à famosa calçada, todas elas realizadas como um corolário de demonstração das qualidades dos automóveis em causa. Em Outubro de 1905, Francisco Martinho, da Sociedade Portuguesa de Automóveis, resolveu aproveitar uma viagem técnica a França para, no regresso, como iremos ver mais à frente, fixar o recorde Paris-Lisboa. À chegada ao Campo Grande, “(...) o arrojado recordista, não contente com a aturada prova que acabava de dar, e para mostrar a pouca fadiga dum semelhante *tour de force*, empreendeu a dificultosa subida da calçada da Glória, vencendo a rampa com a mesma facilidade dum caminho plano.”<sup>417</sup> Em 1906, depois da prova do km da Valada, a equipa que ficou na segunda posição, formada por Estêvão de Oliveira Fernandes e José da Silva Vacondeus, ao volante de um raro *Züst*, resolveu mostrar as propriedades do seu potente veículo com uma subida à velha calçada. Vacondeus recordou o episódio, mais tarde:<sup>418</sup>

Houve farta concorrência de público para admirar o espectáculo e conseguimos superar por quatro vezes a ladeira, aguardando a altura em que os elevadores estivessem um cá em baixo

<sup>412</sup> “Automobilismo – Ascensão Darracq”, *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Maio, 1904, 6.

<sup>413</sup> “E o Sr. Tavares de Melo, que prega mais pela acção que pela palavra, levou-nos em corrida vertiginosa e por entre nuvens de pó, até à entrada do Campo Pequeno, voltando ao ponto de partida em menos de vinte minutos, provando-nos deste modo que o andamento nada sofria com a introdução do simples e pequeno aparelho da sua invenção”. “Automobilismo”. *Gazeta dos Caminhos-de-Ferro* (Lisboa), 394, 16 de Maio, 1904, 171.

<sup>414</sup> “Automobilismo – Uma carta interessante”, *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Julho, 1904, 8-9.

<sup>415</sup> *O Volante* (Lisboa) 25 de Setembro, 1957, 9.

<sup>416</sup> “Automobilismo – Uma prova interessante”, *Tiro e Sport* (Lisboa), 30 de Julho, 1905, 27.

<sup>417</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa) 31 de Outubro, 1905, 18.

<sup>418</sup> *O Volante* (Lisboa) 5 de Maio, 1959, 8.

e o outro lá em cima. Depois deixámos o nosso Züst a descansar e numa voiturette De Dion Bouton voltámos a subir a calçada...

Um último episódio destas demonstrações de automóveis em declives pronunciados foi dado pelo representante da *Ford* no Porto, Albino Moura, que com um *Model T*, subiu a até então considerada intransponível rampa da Corticeira, uma escharpa com uma inclinação de 29%, com uma extensão de 300 metros, que o popular automóvel americano percorreu em cerca de 32 segundos.<sup>419</sup>

### 7.5 Os recordes em estrada aberta

O espírito das primeiras corridas de automóveis era o de unir duas localidades, fixando, para os devidos efeitos, um tempo de referência – e, conseqüentemente, um marco a nível da velocidade média – nessa mesma distância. Após as corridas, muitos outros automobilistas utilizavam os tempos oficialmente obtidos pelos concorrentes para estabelecerem novas marcas e novos recordes. O primeiro valor de referência, embora não homologado, efectuado ao volante de um automóvel teria lugar em Junho de 1903 e estaria ligada à *Darracq* de Tavares de Mello. Com efeito, logo a seguir à viagem do Conde da Penha Longa, que participou na prova Paris-Madrid reservada a turistas, um grupo de automobilistas portugueses, liderados por Francisco Sousa Martinho, deslocou-se até Paris para levantar na própria fábrica um automóvel *Darracq* de 24 cv que tinham comprado à Empresa Automobilista Portuguesa. Acompanhavam Francisco Martinho o seu irmão Joaquim, Silvério Frago e Paula do Nascimento. Se a imprensa de Lisboa só dá conta da viagem depois de ela ter começado, no dia 18, os periódicos da cidade invicta dão a notícia com antecipação, certamente porque Tavares de Mello mantinha um fluxo constante de comunicação para a imprensa daquela cidade, informando sobre as actividades das marcas que representava.

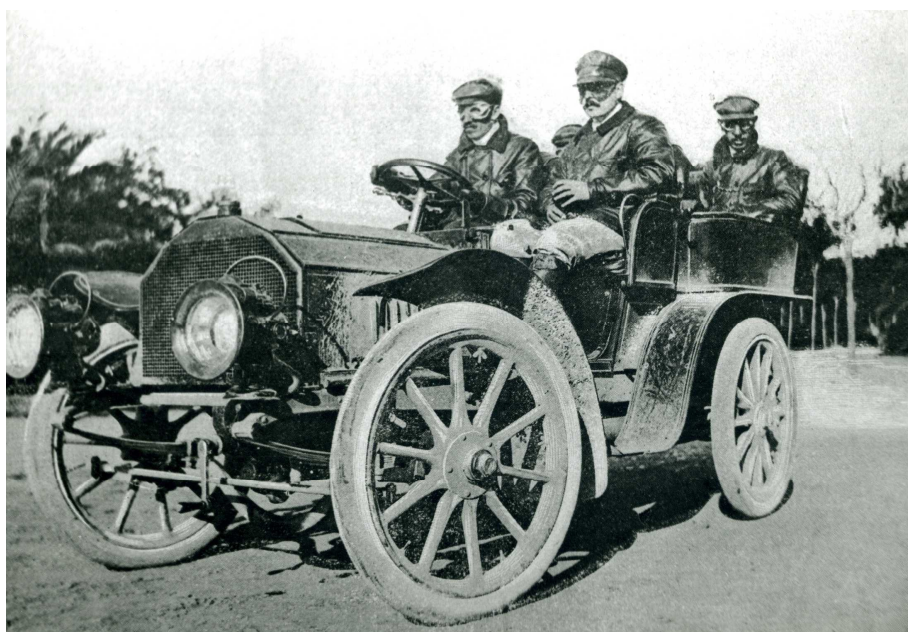


Figura 7.8 – Francisco Martinho, ao volante do *Darracq* com que fixou o primeiro recorde Paris-Lisboa, em Junho de 1903  
Fonte: Arquivos do Automóvel Clube de Portugal.

Com base nessas informações, o *Jornal de Notícias*, em Maio, sob a designação de “Automobilismo” publicou uma série de pequenas notícias, todas elas relativas à *Darracq*, e todas elas, seguramente, redigidas por Tavares de Mello onde se noticiavam vários factos: a aquisição de um camião daquela marca para a empresa de têxteis Matos & Cunha, de Manteigas; a compra do rei Eduardo VII, depois da sua passagem por Paris, de um *Darracq* de 40 cv e o anúncio da intenção da Empresa Automobilista Portuguesa fazer deslocar um *Darracq* monocilíndrico de 8 cv a Lisboa para subir e descer a Calçada da Glória. Uma última informação divulgava a compra de um automóvel *Darracq* por parte de Francisco Martinho, em que este se propunha ir a Paris recolhê-lo, “transportando-o por estrada até Lisboa, fazendo

<sup>419</sup> *Ilustração Portuguesa* (Lisboa), 16 de Maio, 1910, 638.

assim um percurso de 1.800 km.<sup>420</sup> Antecipadamente, Martinho, que teve um papel muito activo no desenvolvimento do automobilismo português,<sup>421</sup> deverá ter pensado em dedicar a viagem ao Real Automóvel Clube, uma vez que algumas pessoas dos corpos sociais estiveram presentes à sua chegada.<sup>422</sup> A viagem foi logo publicitada pela empresa Leão, Moreira & Tavares. Sob o título “Paris-Lisboa – Automóvel *Darracq* 24 cavalos em 7 dias com 4 pessoas sem o mais pequeno desarranjo”, a inserção publicitária evocava as dificuldades transpostas pelo grupo.<sup>423</sup>

Se no ano seguinte não há notícia de movimentações importante neste âmbito, o ano de 1905 é fértil na obtenção e, nalguns casos, homologação de recordes de ligação entre cidades portuguesas, ou mesmo estrangeiras. O excursionismo entra na moda, com cronometragem ou sem ela, e os excursionistas fazem questão de enviar telegramas para os meios dando conta dos detalhes das viagens. Caetano da Silva Pestana, no seu *Renault*, resolve no final do verão de 1905 efectuar algumas excursões mas cronometradas com rigor, fazendo com que a preocupação pelos tempos obtidos prevalecesse sobre as ocupações lúdicas do simples turismo. A sua primeira ideia foi confrontar o resultado por si obtido com o tempo estabelecido pelo vencedor da corrida da Figueira, cinco anos antes – fixado em 7h 29' 25". O *Tiro e Sport* fez eco desse acontecimento, embora cometendo um erro aritmético ao indicar que se “(...) venceu o percurso de 266 km em 7 horas (...)”<sup>424</sup> quando, na realidade, o tempo obtido tinha sido de 7h 40m, calculado em função dos tempos parciais indicados pela própria revista. A excursão de Caetano Pestana continuou depois e os tempos obtidos foram enviados por telegrama após as chegadas aos destinos finais. O automobilista fez, assim, os trajectos Guarda-Covilhã em 4h 55m, Covilhã-Oliveira do Hospital em 5h 40m e, finalmente, Oliveira do Hospital-Figueira da Foz em 5h 31m.<sup>425</sup>

No mesmo mês de Setembro, a conjugação de vontades diversas possibilitou uma vez mais à Sociedade Portuguesa de Automóveis a possibilidade de organização de um evento com notoriedade para a sua estratégia de comunicação com o público. Um conhecido médico de Lisboa pretendia assistir a um congresso médico na Bélgica, utilizando para o efeito o seu automóvel, uma *voiturette* da *De Dion Bouton* tendo a empresa disponibilizado um motorista, Francisco Martinho, que levaria depois o carro à fábrica para uma revisão, propondo-se no regresso estabelecer o recorde Paris-Lisboa, por ele próprio já fixado em 1903, de forma oficiosa, num automóvel *Darracq*.<sup>426</sup> Com a melhoria das estradas e o progresso das mecânicas dos automóveis, o resultado de 1903 seria facilmente ultrapassado, obtendo Martinho o tempo final de 62 horas e 15 minutos:<sup>427</sup>

O recente recorde Paris-Lisboa foi estabelecido pelo hábil chauffeur Francisco Martinho, em uma *voiturette* Populaire De Dion Bouton. Partindo de Paris no dia 12 e chegando a Lisboa no dia 19, tirou uma média de 34 km/h o que, num percurso tão longo, é já uma performance digna de registo, se quisermos lançar em conta o difícil trajecto em estradas portuguesas.

O Dr. Tavares de Mello inicia nesse ano a sua saga de recordes em estrada aberta.<sup>428</sup> Em 12 de Agosto estabelece uma nova marca ligando Valença do Minho a Lisboa em 14 horas e 40 minutos.<sup>429</sup> Este recorde teve a rodeá-lo uma polémica intensa pois quando instado a

<sup>420</sup> *Jornal de Notícias* (Porto), 15 de Maio, 1903, 2.

<sup>421</sup> Francisco Martinho era um activista notável e um elemento particularmente dedicado à causa do automobilismo. Na realidade, participou na primeira corrida organizada em Portugal, a famosa corrida da Figueira, quer como piloto quer como construtor visto que era de sua concepção a moto vencedora conduzida por outro santareno, António Paula de Oliveira. Participou também no Circuito das Beiras. Depois, instalou-se em Lisboa como importador da marca Isotta Fraschini, entrou posteriormente para os quadros de um novo importador denominado Sociedade Portuguesa de Automóveis, efectuou outras façanhas excursionistas – fixando novamente o recorde Paris-Lisboa em 1905 – e chegou a construir o seu próprio automóvel no ano de 1907, com o qual bateu o record dos 5 km no Velódromo de Lisboa.

<sup>422</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 1 de Julho, 1903, 6.

<sup>423</sup> *A Caça* (Lisboa) Julho, 1903, s/p.

<sup>424</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Setembro, 1905, 16.

<sup>425</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 31 de Outubro, 1905, 18. A primeira informação foi publicada na edição de 30 de Setembro, mas as somas dos tempos estavam mal calculadas pelo que foram apresentadas novamente no dia 31 de Outubro.

<sup>426</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 30 de Setembro, 1905, 15.

<sup>427</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 31 de Outubro, 1905, 17-18.

<sup>428</sup> Já em Julho de 1902 tinha logrado bater o recorde Porto-Lisboa numa motocicleta Werner e em 1903 estabeleceu o recorde Guarda-Coimbra, também em motocicleta.

<sup>429</sup> Alguns anos mais tarde, o periódico especializado “O Automobilista” editaria várias tabelas de distâncias e tempos, que haviam sido elaboradas pela União Velocipédica Portuguesa, referentes aos recordes nacionais do automobilista beirão, obtidos tanto em automóvel como em moto, a partir da qual é possível estudar os tempos e as velocidades nos troços intermédios dessa sua primeira façanha. *O Automobilista* (Lisboa), 2 de Outubro, 1910, 2.

cronometrar esta prova, o Real Automóvel Clube de Portugal recusou-se, argumentando tratar-se de uma “prova industrial”, não querendo por isso a associação automóvel colar-se ou sancionar qualquer evento com carácter promocional organizado por qualquer importador, o que foi vivamente contestado por alguma imprensa:<sup>430</sup>

Da fiscalização da prova encarregou-se a *União Velocipédica Portuguesa* à qual não regateamos o nosso elogio, sentindo apenas a invasão de atribuições que ela decerto não provocou mas que nos leva a duvidar da existência de uma sociedade automobilista em Portugal. Era efectivamente ao *Real Automóvel Clube de Portugal* que pertencia a fiscalização deste recorde, facto que não se deu, não porque o Dr. Tavares de Mello lha não oferecesse em primeira mão, como nos afirmaram, mas porque a sociedade não a aceitou, motivando – segundo consta – esta resolução, o ser o Dr. Tavares um industrial, como representante em Portugal da marca *Darracq!* Custa-nos francamente a acreditar na razão alegada, a não ser que acreditemos antes na completa desorientação dessa sociedade, da qual tanto havia a esperar. Então o RACP recusa-se a auxiliar, regulamentar e julgar provas industriais, as únicas que poderão concorrer para o desenvolvimento e consequentemente para o aperfeiçoamento e barateamento da indústria, o que imediatamente se reflectirá num enorme benefício para o *sport* automobilista? Nesses casos quem há-de julgar em Portugal essas provas, a *União Velocipédica* ou o *Real Ginásio*?”

Em 2 de Agosto de 1906, Tavares de Mello dando seguimento à sua estratégia publicitária empreende uma viagem entre Coimbra e Pedras Salgadas, para a qual voltou a pedir cronometragem oficial que, desta feita, lhe foi concedida.<sup>431</sup> Como habitualmente, o empresário divulgava as suas actividades não só junto da imprensa das grandes cidades, como também na regional:<sup>432</sup>

O Sr. Dr. Tavares de Mello ofereceu ao Elite Sport Clube do Porto a etapa Coimbra – Pedras Salgadas sobre um automóvel *Darracq*. Essa etapa efectuou-se na 5ª feira, 2 de Agosto, saindo de Coimbra às 4 horas da madrugada, com um itinerário de 300 km aproximadamente, chegando à Régua às 8,20 da manhã e às Pedras Salgadas às 10,40, gastando no percurso 6 horas e 40 minutos, somente. O itinerário seguido foi Coimbra, Buçaco, Mortágua, Santa Comba, Tondela, Viseu, S. Pedro do Sul, Castro Daire, Lamego, Régua, Vila Real e Pedras Salgadas.

A última aventura do empresário beirão, neste âmbito, teve lugar um ano depois, com a ligação inédita de Paris a Coimbra. Tavares de Mello tinha já negociado com a *Darracq* a construção de uma série especial do modelo 25 cv, com especificações próprias para o mercado nacional, o qual receberia a marca *Tavares*. A eventual necessidade de uma ida à fábrica de Suresnes para acompanhar os últimos passos da montagem desse veículo e levá-lo para o trazer para Portugal inspirou-lhe a ideia de efectuar uma nova viagem de demonstração, para a qual solicitou ao RACP a certificação da sua marcha, de forma a vincular o tempo obtido a um recorde. A notícia do recorde espalhou-se em geral pela imprensa nacional:<sup>433</sup>

O Sr. Dr. Tavares de Mello, que já era um notável *chauffeur*, porque o tem demonstrado nas suas provas de turismo e nas de velocidade como o recorde batido o ano passado no Velódromo de Lisboa e o recorde Vigo a Lisboa, acaba de chegar a Coimbra depois de ter percorrido 1081 quilómetros, a partir de Paris, sempre numa marcha de turismo durante 3 dias e 4 horas. E assim, além-fronteiras, o Sr. Dr. Tavares de Mello afamou a automobilidade portuguesa apesar de ter encontrado, de quando em vez, a lama dos caminhos porque os aguaceiros lhe prejudicaram a sua excelente prova de turismo que outros mais ousados não têm ainda tentado por desconhecerem a utilidade de um automóvel.

A notícia tem algumas incorrecções – o recorde aí lembrado como de Vigo a Lisboa foi efectivamente o de Valença a Lisboa e a distância está errada pois foram 1.801 km e não 1.081 – mas o feito de Tavares de Mello teve eco no público que dedicava maior atenção aos acontecimentos automobilísticos da época. Mais tarde, aproveitando a onda do recorde Paris-Coimbra, surge em meios muito específicos uma campanha de publicidade anunciando os automóveis *Tavares*, aureolados com o feito de terem percorrido aquela distância em três dias

<sup>430</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 30 de Agosto, 1905, 15.

<sup>431</sup> *O Automobilista* (Lisboa), 23 de Outubro, 1910, 2. Esta tabela também foi publicada em *A Caça* (Lisboa), Fevereiro, 1907, 111.

<sup>432</sup> *O Conimbricense* (Coimbra), 4 de Agosto, 1906, 1.

<sup>433</sup> *Os Sports* (Lisboa), 7 de Julho, 1907, 2.



e 4 horas, complementando com a seguinte frase: “Entrega rápida de chassis de 25 cavalos”.<sup>434</sup>

## 7.6 O recorde Lisboa-Madrid

Como vimos anteriormente, muitos foram os recordes estabelecidos nos primeiros quinze anos do nosso automobilismo. Alguns deles, naturalmente, foram efectuados uma única vez e depois esquecidos. Contudo, a ligação Lisboa-Madrid teve a antecedê-la um elemento dramático novo: um desafio formulado pelo representante da *Napier* em Lisboa aos outros importadores da capital.<sup>435</sup> Em finais de Janeiro de 1909, um *Napier* de 40 cv lançou-se à estrada, ligando Cacilhas a Madrid, com um caderno de marcha que se previa relativamente apertado. A máquina estava bem preparada, oferecendo um conjunto de soluções mecânicas fiáveis graças ao seu excelente motor de seis cilindros. Mas qual a lógica por detrás deste desafio? No dia 26 de Janeiro de 1909, no jornal *Século*, um anúncio de grandes dimensões, publicado estrategicamente na última página, chamava a atenção dos leitores, com o seu título em grandes letras que dizia “MUITA ATENÇÃO – NAPIER” e a seguir fundamentavam-se de uma forma não totalmente explícita as razões que impunham à *The British Automobiles*<sup>436</sup> – representante da marca inglesa entre nós – o lançamento deste particular desafio: “Que havia quem dissesse que a *Napier* fazia uma comunicação espalhafatosa” e “que havia quem aceitasse qualquer desafio imposto pela *Napier*, desde que em condições idênticas.”<sup>437</sup>

Nessas circunstâncias, o representante da *Napier* anunciava que, tendo uma viatura à disposição para o efeito, propunha um desafio, num percurso de 2.000 km, sem especificar qual, demonstrando que o seu veículo alcançaria maior velocidade gastando menos combustível, menos óleo e menos pneus! Obviamente, não era definido neste anúncio a quem se referiam as afirmações expressas por terceiros. Mas havendo duas empresas de grande dimensão em Lisboa – a Sociedade Portuguesa de Automóveis e a Albert Beauvalet & Cta. – fácil é de entender quem eram os principais visados naquelas expressões. Na realidade, Albert Beauvalet usava na sua comunicação alguma forma de condenação dos anúncios espalhafatosos que falavam exclusivamente dos resultados da competição, afirmando inclusivamente que “as corridas apenas serviam para atirar poeira à cara dos clientes.”<sup>438</sup> Mas Beauvalet já estava na fase de trespasse do negócio *Peugeot*, procurando outra marca para trabalhar – seria a *Berliet*, com que firmaria contrato alguns meses depois – e, consequentemente, era a SPA o verdadeiro alvo desta operação. Um desafio ao líder fazia todo o sentido e servia para dar notoriedade à marca – que era o que ela precisava nessa altura crucial de relançamento comercial, dando continuidade aos procedimentos de *marketing* impostos pelo patrão da marca, Sellwyn Francis Edge.<sup>439</sup>

Na edição seguinte, a *Napier* dava mais pormenores sobre a natureza do percurso mas, propositadamente, ainda não falava em Madrid, por certo para evitar que eventuais adversários tivessem ocasião de estudar e preparar a viagem. As condições do desafio requeriam que os concorrentes se apresentassem às 15 horas do dia 28 no Largo do Quintela, com destino a Cacilhas seguida de uma viagem de 1.000 a 2.000 km. Os desafiados sabiam, contudo, que o percurso passaria por Espanha pois a empresa afirmava explicitamente: “Também teremos muito prazer em conduzir a qualquer destino, em Espanha, alguém que esteja para comprar um carro e queira saber o que vale um *Napier*”.<sup>440</sup>

A forma como o desafio foi colocado revela que à *British Automobiles* interessava não haver respostas positivas e daí a evidente cortina de fumo em relação às condições do desafio

<sup>434</sup> *Os Sports* (Lisboa), 25 de Julho, 1907, 4.

<sup>435</sup> *O Século* (Lisboa), 26 de Janeiro, 1909, 8.

<sup>436</sup> Um ano depois da SPA ter conseguido a representação da *Napier* para Portugal, a marca inglesa mudava de mãos, desta feita para a *The British Automobiles*, de José Garcia Rugeroni.

<sup>437</sup> *O Século* (Lisboa), 26 de Janeiro, 1909, 8.

<sup>438</sup> Em vários anúncios publicados ao longo de 1907 e 1908, Albert Beauvalet centrava a sua comunicação em dois eixos: tinha apenas uma marca e não entrava em corridas que desvirtuassem as notáveis propriedades da sua representada. Entre outras frases, retém-se esta pelo seu significado, expressa num anúncio da *Peugeot*, em Agosto de 1907: “(...) Marcas de reconhecido valor real podem perder uma corrida pela simples furação de um pneumático enquanto que marcas sem nenhum valor industrial têm ganho muitas corridas e têm atingido as maiores velocidades, pois está demonstrado que os automóveis de corrida não têm nada de comum com os que se vendem aos fregueses. As corridas só fazem poeira... que vai parar aos olhos dos pretendentes incautos. A casa PEUGEOT não quer entrar em mais corridas porque conserva os mais conceituados engenheiros e os melhores operários para o estudo e fabricação dos MELHORES CARROS DE TURISMO como está demonstrado. (...)”. *Os Sports* (Lisboa), 25 de Abril, 1907, 4.

<sup>439</sup> David Venables, *Napier – The first to wear the green* (Sparkford: Haynes, 1998), 34.

<sup>440</sup> *O Século* (Lisboa), 27 de Janeiro, 1909, 8.

proposto. A divulgação desses pressupostos acabou por ser feita pelos jornalistas que recolheram as informações complementares e publicaram-nas nos seus órgãos de comunicação. No jornal *O Século* do próprio dia 28 surgia assim a pequena local:<sup>441</sup>

“Parte hoje às 8h da manhã o director da *Ilustração Portuguesa* que fará a viagem de automóvel, um magnífico carro Napier, de 40 cv, com pneumáticos anti-derrapantes Kempshall, conduzido pelo sr. A. Garcia Rugeroni. O itinerário será Lisboa, Barreiro, Elvas, Badajoz, Merida, Talavera, Navalcarnero e Madrid, contando os excursionistas chegar ainda hoje à capital de Espanha, aproximadamente às 11h da noite, estabelecendo entre as duas cidades um record de excursionismo.”

A operação estava bem montada pelo representante da *Napier*. A presença do director da *Ilustração Portuguesa* daria a cobertura necessária ao evento e a notoriedade pretendida. Não foi por isso irrelevante o facto dos anúncios do desafio terem sido publicados em *O Século*, pois esse plano faria parte do conjunto de contrapartidas mútuas entre a empresa editorial e a *The British Automobiles, Lda*. A publicação da reportagem do “recorde transformado em passeio”, como lhe chamou Carlos Malheiro Dias – e que só teve lugar na edição de 12 de Abril de 1909 – demonstra claramente que esta operação tinha sido montada, pelo menos, em Outubro e que, em pleno Casino do Monte Estoril, José Garcia Rugeroni terá convidado o jornalista e escritor para o acompanhar a Madrid de automóvel. Malheiro Dias aproveitou e levou também consigo o fotógrafo Arnaldo Fonseca que fez publicar várias fotos da viagem naquela revista.<sup>442</sup>



Figura 7.9 – O *Napier* da “*The British Automobiles, Ltd*” a caminho de Madrid  
Fonte: *Ilustração Portuguesa* (Lisboa), 12 de Abril, 1909, 462.

Para a Sociedade Portuguesa de Automóveis, este desafio tal como tinha sido estruturado pela *The British Automobiles* não era atraente, mas alguns dos seus responsáveis terão pensado numa forma de dar a volta à questão e arranjar uma boa polémica que acabasse por resultar a seu favor. Por essa razão, mantiveram-se calados, não compareceram no Largo do Quintela à hora anunciada, como se pretendia, e terão planificado a viagem Lisboa-Madrid *hors concours* nos seguintes termos

:

- i) escolheram para este desafio o mais acessível e o menos potente dos automóveis disponíveis no seu catálogo, a *voiturette* da *De Dion Bouton*, a *Populaire*, com um motor de um único cilindro e 8 cv de potência, eliminando-se assim eventuais comparações mecânicas com o potente *Napier*.
- ii) elegeram uma viatura usada – e não um automóvel novo – para efectuar o percurso. Acresce que a viatura em questão era bem conhecida dos automobilistas de Lisboa, denominada carinhosamente por “Catarina” pelos funcionários da SPA<sup>443</sup> pelo que a atmosfera de sucesso estava de antemão criada: um eventual fracasso da *voiturette*

<sup>441</sup> *O Século* (Lisboa), 28 de Janeiro, 1909, 4.

<sup>442</sup> *Ilustração Portuguesa* (Lisboa), 12 de Abril, 1909, 457-464.

<sup>443</sup> *O Volante* (Lisboa), 25 de Novembro, 1954, 4.



- seria compreensível – era um automóvel pequeno, pouco potente, e com uso – enquanto uma vitória seria transformada rapidamente em glória da marca e do representante;
- iii) destacaram para esta comissão de serviço dois experimentados elementos da casa: José de Aguiar, que já havia vencido o Quilómetro Lançado da Valada; e Joaquim Correia, que além de *chauffeur* era um mecânico experimentadíssimo, tendo acompanhado D. António Praia na sua excursão à volta da Europa, entre 1905 e 1906;
  - iv) partiram com algumas horas de atraso, sem alaridos, mas fortemente concentrados na condução e no ritmo cadenciado da marcha;
  - v) informaram-se junto do Real Automóvel Club sobre quais os procedimentos necessários à homologação do recorde, os quais exigiam um caderno de marcha carimbado pelas estações dos correios e de telégrafos de algumas das localidades de passagem bem como pelos postos alfandegários.

No dia 31 de Janeiro “estalava a bomba” na imprensa portuguesa com a Sociedade Portuguesa de Automóveis a publicar um anúncio de grandes dimensões, também na última página, com o título “RECORD LISBOA-MADRID” onde de forma aparentemente ingénua, a Sociedade Portuguesa de Automóveis remetia para as comunicações anteriores da *Napier*, dizendo resumidamente que “sabia que um automóvel *Napier* novo partiria de Lisboa no dia 28 de Janeiro, às 3 horas da tarde, para estabelecer o record Lisboa-Madrid e que o representante dessa marca desejava o confronto com carros de outras casas”.<sup>444</sup> Sem afirmar explicitamente que tinha aceite o desafio, o anúncio referia ainda o seguinte:<sup>445</sup>

A Sociedade Portuguesa de Automóveis aproveitou a ocasião para mais uma vez provar de forma prática e indiscutível as qualidades dos carros que recomenda para Portugal. Nessa conformidade escolheu o carro de menor força nas suas garages, uma «voiturette» De Dion Bouton, 8 cv e 1 cilindro, com perto de dois anos de serviço diário e constante, bem conhecida em Lisboa, e que andou fazendo o seu serviço habitual até ao meio-dia de 28 de Janeiro, dia da partida

O anúncio publicava depois as tabelas de marcha dos dois automóveis, sintetizando as horas de partida e chegada de cada um: “Uma *voiturette De Dion Bouton* saíu de Lisboa 4 horas depois de um automóvel *Napier*, 40 cavalos – 6 cilindros, e chegou a Madrid meia hora antes do referido carro.”<sup>446</sup> Estava instalada a polémica. O *Napier* da *The British Automobiles*, guiado pelo condutor inglês Cundy, levava consigo Garcia Rugeroni, Carlos Malheiro Dias e o fotógrafo Arnaldo Fonseca e o propósito da marcha deixara de ser o de obter o melhor tempo possível, pois aparentemente não havia nenhum veículo que tivesse aceite o desafio. José Garcia Rugeroni teria mesmo abandonado a ideia estrita do recorde, convertendo-o numa excursão rápida, pois houve o intuito de recolher informações variadas durante a viagem, conforme o atestam as inúmeras fotografias publicadas, que exigiram paragens no percurso, suficientemente inibidoras de qualquer tentativa séria de recorde.

A Sociedade Portuguesa de Automóveis, naturalmente, continuou a publicar os seus anúncios, sempre na perspectiva de fixação do recorde Lisboa-Madrid, revelando alguns detalhes da viagem, com transcrição de telegramas, pormenores da tabela de marcha dos dois veículos, etc. Uma vez que o jornal *O Século* havia sido contemplado com o exclusivo da operação desenhada por Rugeroni para a sua marca *Napier*, o *Diário de Notícias* tomou claramente o partido da SPA e na sua edição de 4 de Fevereiro era publicada a seguinte notícia, sob o título bem elucidativo “Uma vitória do automobilismo português. De Lisboa a Madrid, uma «voiturette» *De Dion Bouton* e dois «chauffeurs» portugueses”:<sup>447</sup>

A caminho de Madrid se puseram no dia 28 de Janeiro, às 9 horas e 10 minutos da noite, dois rapazes que a Sociedade Portuguesa de Automóveis estima afectuosamente pelas suas excelentes qualidades e méritos profissionais, os srs. José de Aguiar, gerente, chefe mecânico da mesma sociedade e Joaquim Correia, chefe dos «chauffeurs» daquele mesmo estabelecimento, um dos que mais honra a capital e que tem à sua frente, Bleck, Peixoto, António Praia e um grupo de homens de uma energia e boa vontade dignas de registo. A pequenina «voiturette» de 8 cavalos e 1 cilindro, marca «De Dion Bouton», propunha-se pois fazer uma marcha de resistência entre Lisboa e a capital do vizinho reino, Madrid, e às 9 horas

<sup>444</sup> *O Século* (Lisboa), 31 de Janeiro, 1909, 8.

<sup>445</sup> *Ibidem*.

<sup>446</sup> *Ibidem*.

<sup>447</sup> *Diário de Notícias* (Lisboa), 4 de Fevereiro, 1909, 2.

e 10 minutos da noite de 28 largava no vapor «Lisbonense» para Cacilhas, seguindo dali por Vendas Novas a Badajoz, onde chegava pelas 7,45 da manhã seguinte. Outro automóvel havia partido com o mesmo destino, na mesma tarde, em viagem de reprovador a perícia dos seus «chaffeurs» e baseada na velocidade compatível com as suas forças, ver a resistência do seu motor, comprovar a perícia dos seus «chauffeurs» e bater o primeiro record Lisboa-Madrid, 700 e tantos quilómetros.

Por seu turno, *O Século* manteve uma postura diametralmente oposta neste conflito.<sup>448</sup>

Sobre o pretendido «match» entre a «voiturette» Dion e o carro Napier, a verdade é que não se pode tomar à conta de «record» a viagem do Napier. O sr. Rugeroni Garcia ignorava que o seu desafio tinha sido aceite. Nessa ignorância estava em Setúbal, onde se demorou seis horas. Demorou também duas horas em Elvas e quatro em Badajoz. Em todas as povoações de Espanha parou para visitar monumentos e tirar fotografias. Em Trujillo, demorou duas horas e vinte minutos. Assim, toda a ideia de «record» deve ser afastada da discussão. O que é evidente é que o carro Napier caminhou pouco mais de catorze horas, desde Cacilhas a Madrid. Consta que o sr. Rugeroni Garcia vai desafiar a Sociedade Portuguesa de Automóveis para decidir o assunto, tomando para base da viagem o período de catorze horas. Para esse «record» o sr. Garcia utiliza um novo carro Napier.

As duas empresas mantiveram ainda durante algum tempo uma acesa troca, quer de acusações quer de novos desafios, para surpresa da generalidade do público que acompanhou esta impressionante contenda. O assunto manteve-se na ordem do dia, sobretudo entre o meio automobilista durante algum tempo mas acabou por cair no esquecimento.

### 7.7 A presença dos automóveis nos Velódromos

No princípio do século XX um dos desportos mais populares em Portugal era o ciclismo, a par das corridas a pé – definidas na época como pedestrianismo – e das provas de natação, que uniam frequentemente as margens do Rio Tejo, normalmente entre o cais das Colunas e Cacilhas – embora outros percursos tivessem sido utilizados. A popularidade do ciclismo era imediatamente mensurável não só pelo número de praticantes – estimados em cerca de 6.000 no final do século XIX<sup>449</sup> – como também pela elevada assistência que se dignava acudir às ruas por onde circulavam os «homens do pedal». A prática do ciclismo de lazer, aliás, expandiu-se de forma notável no princípio do século XX, contrariando o vaticínio de um dos especialistas da época, Félix Bermudes, de que “os preços exagerados das bicicletas e a natureza acidentada do nosso solo atrofiavam a tendência e a aspiração de desenvolvimento do ciclismo” entre nós.<sup>450</sup> Na realidade, entre 1900 e 1910 importaram-se para Portugal mais de 28.000<sup>451</sup> bicicletas às quais se devem juntar aquelas que foram produzidas pela Humber na sua fábrica da Junqueira. Esta conjuntura permitiu encarar com alguma segurança o levantamento de empreendimentos nesta área desportiva e a inauguração de velódromos foi tendo lugar em diversos locais do país. Em Lisboa, as actividades ciclísticas iniciaram-se no Velódromo do Jardim Zoológico, que foi inaugurado em 15 de Agosto de 1904.<sup>452</sup> Mas este espaço era acanhado e não tinha condições para acolher grande público pelo que investidores privados decidiram construir um novo Velódromo em Palhavã, “feito à semelhança dos estrangeiros e que é um dos melhores do mundo.”<sup>453</sup>

O Velódromo da Palhavã rapidamente se popularizou convertendo-se num espaço para os passeios de domingo, para se assistir *in loco* às diversas provas que normalmente tornavam repleto o programa desportivo. As corridas de bicicletas tornam-se num dos pólos atractivos do local, mas demorou pouco para que fossem perdendo a exclusividade de utilização da pista. A partilha do Velódromo com os pedestrianistas e, sobretudo, com os motociclistas constituiu, pouco tempo depois, um facto consumado que apenas serviu para enriquecer ainda mais os já atraentes programas de Domingo.

A importância do Velódromo como local de âmbito desportivo e lúdico fez deslocar até nós diversos campeões de outros países europeus, tanto nas bicicletas como nos motociclos. Os

<sup>448</sup> *O Século* (Lisboa), 4 de Fevereiro, 1909, 2.

<sup>449</sup> “O número total de ciclistas matriculados esparsos pela superfície civilizada do globo, é de 5.102.000. O contingente fornecido pelo nosso país para esta avultada cifra é a modesta parcela de 6.000.” Félix Bermudes, “Ciclismo”, *O Sport Velo* (Lisboa), 14 de Janeiro, 1897, 3.

<sup>450</sup> *O Sport Velo* (Lisboa), 14 de Janeiro, 1897, 3.

<sup>451</sup> *Boletim de Comércio Marítimo* (Lisboa) 1900 -1911.

<sup>452</sup> *Ilustração Portuguesa* (Lisboa), 22 de Agosto, 1904, 660.

<sup>453</sup> *Ilustração Portuguesa* (Lisboa), 22 de Maio, 1905, 432.

seus nomes foram cabeça de cartaz para demonstrações e duelos empolgantes, de onde os portugueses saíam frequentemente como vencedores. Um dos ciclistas mais famosos desta época, José Bento Pessoa, vence diversas corridas contra desportistas estrangeiros, nomeadamente o italiano Conelli.<sup>454</sup> Outros estrangeiros como Wirth, Corda, Foutellier e Bouisson deslocam-se até Lisboa para disputarem corridas nas mais diversas modalidades, com os seus adversários portugueses como Luciano Pinto e António Lopes, entre outros. A abertura da pista do Velódromo às motos alterou um pouco a espectacularidade até então reservada às bicicletas. O desenvolvimento de novos motores mais potentes e o aperfeiçoamento das técnicas de condução colocaram novos desafios ao local desportivo e lúdico preferido dos lisboetas. Nesse domínio, Couto Júnior e Inocêncio Pinto, dois dos nossos primeiros motociclistas, destacam-se dos demais e, à falta de concorrência, digladiam-se entre si na busca dos melhores resultados.<sup>455</sup> Esta condescendência à mecanização mais não fez do que abrir as portas a uma iniciativa que muitos julgaram temerária mas que teve o mérito de explorar e divulgar o automóvel como um meio de espectáculo *indoor*.

A primeira experiência utilizando automóveis na pista de um Velódromo ocorreu nas Caldas da Rainha, em Setembro de 1904 tratando-se apenas de uma demonstração executada por Tavares de Mello, uma vez que a chuva inibiu o objectivo de um recorde, que estava pensado desde o princípio da organização desse evento desportivo.<sup>456</sup> O espectáculo esteve marcado para o dia 4 desse mês, organizado pelo próprio Tavares de Mello e pelo Visconde de Sacavém (José) e compreendia quatro corridas de motocicletes, uma corrida com *entraineur* em motociclete, uma corrida de bicicletas “a excluir”, uma corrida de automóveis e uma corrida de motocicletas com *arriere-train*.<sup>457</sup> A chuva, contudo, impediria que o acontecimento desportivo tivesse tido lugar no dia 4 e, posteriormente, também no dia 15, data alternativa arranjada pela organização. Apesar das condições climatéricas e do estado molhado da pista, Tavares de Mello não perdeu a ocasião para efectuar uma demonstração das qualidades dos automóveis que representava e deu 10 voltas ao velódromo em bom ritmo mas sem medir o tempo obtido.

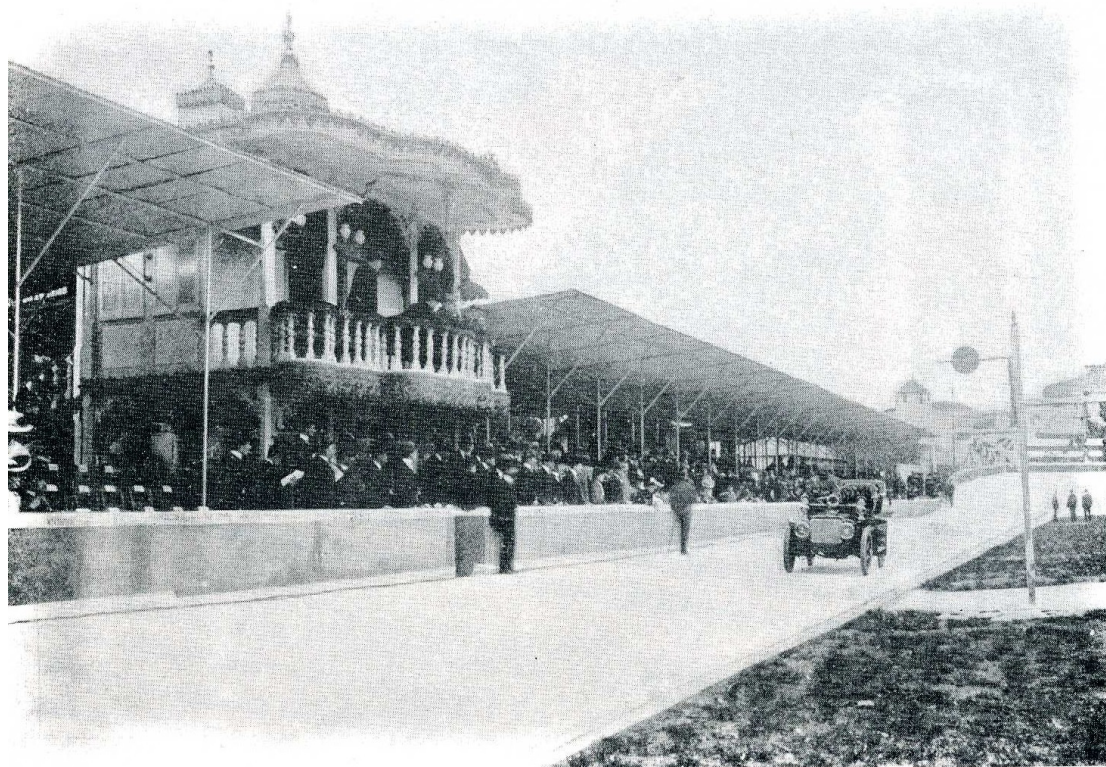


Figura 7.10 – Belard da Fonseca em acção no Velódromo de Lisboa, no recorde dos 10.000 metros  
Fonte: *Ilustração Portuguesa* (Lisboa), 9, II Série (1906): 288.

<sup>454</sup> *Ilustração Portuguesa* (Lisboa), 10 de Julho, 1905, 571.

<sup>455</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 31 de Maio, 1905, 11.

<sup>456</sup> *Diário de Notícias* (Lisboa), 5 de Setembro, 1904, 4. O espectáculo tinha como sempre objectivos comerciais mas a receita de bilheteira destinava-se na íntegra a favor do Hospital Real das Caldas da Rainha.

<sup>457</sup> *Ibidem*.

Em Lisboa, a cedência da pista do Velódromo de Palhavã aos automóveis só foi combinada em finais de Março de 1906, através dos auspícios de Fernando Bellard da Fonseca que, animado pelas perspectivas das corridas velocipédicas e pelo seu espírito empreendedor e aventureiro, resolveu criar um recorde dos 10 km, desenrolado no perímetro da pista cimentada.

O anúncio das intenções de Bellard da Fonseca despoletou uma série impressionante de comentários, uns favoráveis pelo arrojo, outros descrentes pelo perigo e pela ousadia. O jornal *O Século* escrevia assim:<sup>458</sup>

O recorde automobilista do distinto e arrojado «sportman» Bellard da Fonseca tem sido a nota dominante de todas as discussões no nosso meio desportivo. Uns dizem, pelo conhecimento de experiências análogas nos velódromos estrangeiros, que a execução desse recorde é perfeitamente compreensível e fácil; outros, que são o maior número e certamente os melhores avisados, afirmam que o recorde estabelecido numa pista como a do Velódromo de Lisboa, constitui um arrojado empreendimento, de funestas consequências à menor indecisão no manejo do volante do automóvel. Confirmam estes «sportmen» a sua opinião, lembrando que são insuficientes as rectas da pista do velódromo para lançar o automóvel e excessivamente inclinadas as viragens. O caso é que não se fala noutro assunto. O interesse tem sido tal que ao velódromo concorrem, todas as tardes, centenas de pessoas, esperando ver os treinos e calculando a facilidade de execução da arrojada e temerária experiência desportiva. (...) O sr. Bellard da Fonseca calcula obter uma média superior a 50 km/h, velocidade exagerada para o velódromo e que na passagem pelos «relevées» parece maior, tornando o espectáculo emocionante e terrível.

Num *De Dion Bouton* de 16 cv, Fernando Bellard da Fonseca deslocou-se ao Velódromo no dia 15 de Abril de 1906, disposto a percorrer 10 km ao longo da pista a uma velocidade média superior a 50 km/h. Para o efeito, seriam descritas 30 voltas, fiscalizadas e homologadas pelo Real Automóvel Club de Portugal, que elaborou para este tipo de manifestações desportivas um regulamento especial. Apesar de não ter atingido o seu objectivo – ultrapassar os 50 km/h de média geral – Bellard da Fonseca foi efusivamente saudado pelos presentes. As primeiras voltas, descritas a um ritmo inferior àquele que estava definido, prejudicaram a prestação do automobilista mas as últimas voltas foram efectuadas com um grande à vontade e a *Ilustração Portuguesa* dava como certa a média da última volta do percurso, estimada em 57 km/h<sup>459</sup> O tempo total para a cobertura dos 10 km foi de 12' 32", o que perfaz uma média de 47,90 km/h ou seja, apenas um pouco abaixo daquilo que estava previamente especificado como objectivo.<sup>460</sup> Contudo, apenas uma semana depois do feito de Bellard da Fonseca, Tavares de Mello desafiou o lisboeta na sua própria terra e ao volante de um *Darracq* de 20 cv faria 15 voltas no tempo de 5' 16,2", à média geral de 56,93 km/h.<sup>461</sup>

Ainda em 1906, no dia 22 de Junho, aproveitando a organização de um grande evento desportivo no Porto, realizado pelo Real Velo Clube no Velódromo Maria Amélia, Raul Buisson, ciclista profissional, efectuará uma performance em automóvel, depois de ter vencido todas as corridas em que participou quer em bicicletas quer em motocicletas.<sup>462</sup> A imprensa do Porto acompanhou a façanha mas limitou-se a enunciar os valores obtidos – 6 minutos e 40 segundos – sem os comparar com os resultados obtidos em Lisboa.<sup>463</sup> A verdade é que, mesmo admitindo que tenha havido um engano na tipografia e os minutos gastos tenham sido 5 e não 6, Buisson esteve, mesmo assim, bem longe do tempo obtido por Tavares de Mello, dois meses antes.<sup>464</sup>

No dia 21 de Novembro de 1907, Francisco Sousa Martinho efectuou uma nova corrida de demonstração, na forma de tentativa de recorde dos 5.000 metros, interessado que estava em publicitar ao máximo o automóvel que construiu, uma *voiturette* denominada *FSM*. O seu tempo foi de 5' 22,0", ou seja, uma velocidade média de 55,90 km/h, uma performance inferior à de Tavares de Mello. Mas, a exemplo do que havia sucedido com Buisson no Velódromo

<sup>458</sup> *O Século* (Lisboa), 16 de Maio, 1906, 4.

<sup>459</sup> *Ilustração Portuguesa* (Lisboa), 9, II Série, (1906) 288.

<sup>460</sup> Este recorde foi homologado pelo RACP.

<sup>461</sup> *O Século* (Lisboa), 23 de Abril, 1906, 4.

<sup>462</sup> Agostinho Domingues, *Raoul Buisson – Uma grande figura do desporto* (Lisboa: Astoria, 1954) 55.

<sup>463</sup> *Jornal de Notícias* (Porto), 23 de Junho, 1906, 2.

<sup>464</sup> Registe-se como curiosidade que durante a corrida de motocicletas disputada nesse mesmo dia, na mesma distância mas utilizando uma moto Peugeot de 12 cv, Buisson fez o tempo de 4' 59", a uma média de 60,2 km/h. Em Abril, contudo, Inocêncio Pinto já tinha feito no Velódromo de Lisboa o tempo de 4' 34" e não terá feito melhor porque um dos pneus se furou e nas duas últimas voltas o motociclista teve de abrandar o seu ritmo. Ver *Tiro e Sport* (Lisboa), 30 de Abril, 1906, s/p.

Maria Amélia, a imprensa lisboeta referiu-se sempre ao tempo de Martinho como um novo recorde.<sup>465</sup>

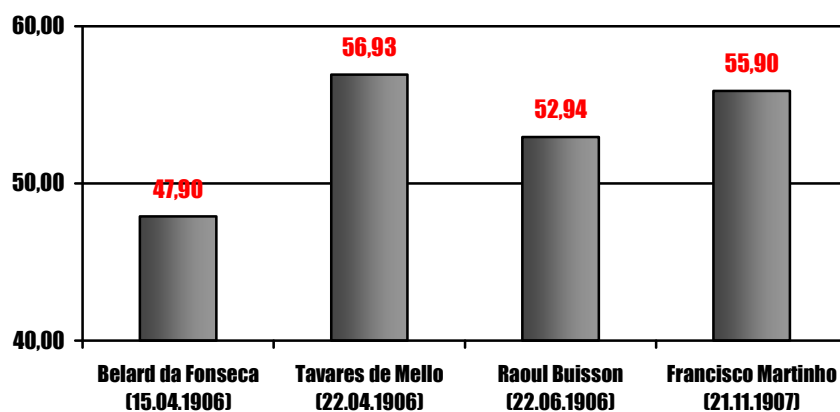


Gráfico 7.1 – Resumo dos tempos obtidos em pistas de Velódromo  
Cf. Fontes indicadas ao longo do capítulo.

<sup>465</sup> *Diário de Notícias* (Lisboa), 22 de Novembro, 1907, 4.

*Tanto na cidade como no campo, para divertimento ou negócio,  
o automóvel é uma preciosidade  
com a qual as pessoas que estão costumadas a andar nele  
podem dificilmente passar.  
Para as pessoas ricas  
não há maneira mais confortável e divertida  
de gozar as belezas campestres.*

*Os Sports*, 23 de Julho de 1906, 2.

## 8. O automóvel e o turismo

Sendo um automóvel um “sistema” ainda relativamente desconhecido e, de alguma forma, complexo – embora com motores muito fiáveis pois tinham pouca potência e rodavam a baixa rotação – um simples passeio no princípio do século XX constituía uma verdadeira aventura e, como tal, era notícia. O turismo automóvel nascia assim, ainda incipiente e reservado a uma elite que, contudo, partilhava com entusiasmo as suas experiências, alterando os objectivos das viagens e da sua extensão de acordo com o novo paradigma tecnológico.<sup>466</sup>

Essa nova forma de turismo passou a ter um enquadramento diferente uma vez que o “auto-turista”, ao contrário do turista convencional, tinha orgulho na forma como efectuava as suas viagens visto que, para lá do acesso privilegiado ao lazer, elas representavam um avanço da tecnologia e uma demonstração da sua domesticação.

Há até um sentimento indisfarçável de quem escreve sobre essas pequenas ou grandes viagens em veículos motorizados que o turismo é um mero pretexto para viajar de automóvel, considerado então como a “expressão da vida de hoje” em que “a borracha, o aço dúctil, o estofa acariciante entram nele como principais componentes da sua sedução”.<sup>467</sup> Não se estranha, assim, poder ler nos mais variados tipos da comunicação escrita desta época os relatos de viagens de automobilistas dando conta, de forma sintética ou exaustiva, dos tempos de viagem, da descrição quer das estradas quer dos locais visitados e, ainda, dos eventuais percalços sofridos.

### 8.1 O início do “auto-turismo”

É basicamente em 1902 que se começam a divulgar os simples passeios de automóvel como um facto eminentemente jornalístico. Uma das primeiras notícias nesse âmbito, aliás magnificamente ilustrada, veio a lume na revista *A Caça*, num artigo assinado por Zico Pedal de que já aqui fizemos referência.<sup>468</sup>

Em Setembro desse ano, na companhia de Huberto Marinho Alves, Carlos Vilares, um dos automobilistas pioneiros na cidade do Porto, deu uma demonstração da sua aptidão como *chauffeur*, efectuando uma excursão a Vigo, como preparação de uma viagem mais folgada a San Sebastian e Biarritz.<sup>469</sup>

Até meados da primeira década do século XX, as viagens em automóvel eram, assim, notícias cativantes e até com alguma dose de ingenuidade para a generalidade da opinião pública. As excursões feitas pelos felizes proprietários de automóveis eram documentadas pelos próprios que forneciam aos jornais e revistas da época elementos dessa mesma viagem como distância, tempo, percurso e até algumas fotos de circunstância, não junto a monumentos ou a paisagens deslumbrantes, mas do grupo excursionista, sorridente e

<sup>466</sup> “Les voyages changent comme changent les techniques”. Catherine Bertho-Lavenir, *La roue et le stylo: comment nous sommes devenus touristes* (Paris: Editions Odile Jacob, 1999), 9.

<sup>467</sup> *Ilustração Portuguesa* (Lisboa), 24 de Setembro, 1906, 237.

<sup>468</sup> *A Caça* (Lisboa), Janeiro, 1902, 101.

<sup>469</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 15 de Setembro, 1902, 7.



orgulhoso, junto do veículo. O novo meio de turismo aparecia assim junto dos leitores como um sonho normalmente intangível para a maioria mas que podia ser observado nas ruas das diversas urbes, bem como nas estradas que as ligavam entre si. Porém, a partir de certa altura, a ingenuidade dos primeiros automobilistas é ultrapassada pelos interesses comerciais das marcas que viam nestes relatos de turistas satisfeitos um instrumento de *marketing* para a divulgação dos seus produtos.<sup>470</sup> Ao interesse dos automobilistas em apresentarem ao público os relatos das suas viagens, passa a sobrepor-se a intenção da generalidade dos importadores de automóveis que estimulava e orientava essa publicação com o objectivo comercial claro de divulgar as boas características de fiabilidade e conforto dos automóveis por si distribuídos. Por ser a marca com maior quota de mercado em Portugal, nessa altura, e por ter entre a sua clientela nomes sonantes da sociedade portuguesa, a *Peugeot* tinha alguma preponderância neste âmbito sendo natural que a maioria das notícias sobre as viagens dos automobilistas dessa marca se tornassem frequentes e, de alguma forma, constituíssem um assunto mundano da imprensa mais especializada. Numa mesma edição da revista *O Tiro Civil* são documentadas nada menos de quatro viagens envolvendo automóveis *Peugeot*.<sup>471</sup>

Já regressou a Lisboa o Sr. Conde de Molina que fez uma grande excursão pela província no seu automóvel Peugeot de 8 cv, visitando Caldas, Leiria, Coimbra, Porto, Valença do Minho, Braga, Luso, Buçaco, etc., fazendo um percurso de mais de mil e duzentos km, sem o menor incidente desagradável. (...) O Sr. João Luís da Veiga que tinha ido para as Pedras Salgadas no seu automóvel Peugeot de 18 cv e quatro cilindros também já regressou a Lisboa. (...) Encontra-se de passagem nesta cidade o Sr. Norberto Pedrosa, que veio da Chamusca no seu automóvel Peugeot, que está na garagem da casa A. Beauvalet & Cta., para lhe ser colocado um tejadilho, seguindo depois para a Figueira da Foz. (...) Realizou-se no dia 28 o passeio oficial de Cascais a Sintra no qual tomou parte o almirante da esquadra inglesa, sendo o meio de condução escolhido o automóvel, que foi fornecido pela casa A. Beauvalet & Cta., guiado pelo engenheiro Beauvalet.

A partir de 1906, contudo, estas viagens deixam de ser notícia. O parque circulante existente em Lisboa e no Porto já atingia as centenas de unidades e deslocar-se de automóvel entre duas povoações distantes já não constituía qualquer desafio para os automobilistas de então, nem uma novidade para a opinião pública. A evolução da viagem em automóvel tinha-se tornado num facto vulgar.<sup>472</sup>

A nacionalidade progride, não há dúvida. Em 1899 ainda a passagem dum automóvel provocava na cidade um ajuntamento maior que o da procissão da Saúde; dez anos decorridos sobre essa data, a nossa província, a amena e bucólica província dos poetas inspirados, atira de vez em quando a sua pedrada aos veículos auto-motores, mas isso é ingenuidade campesina que mal ficaria verberar com rudeza.

Será, provavelmente, por essa razão que, só a partir dessa data, o automóvel deixa de ser o centro das atenções para passar a dar espaço à própria viagem. Surgem assim, relatos circunstanciados de percursos em automóvel que se podem perfeitamente catalogar nas descrições clássicas de viagens, feitas indiferentemente por qualquer meio de transporte – automóvel, diligência ou comboio.

Com a abertura de um maior número de representações de marcas no nosso país, os importadores convidavam frequentemente os jornalistas para se deslocarem com eles, tirando notas e fotos do percurso mas também gabando as qualidades dinâmicas dos veículos.

<sup>470</sup> “O nosso amigo Carlos Carvalho, distinto engenheiro *chauffeur* e co-proprietário da auto-garage da Avenida, 87-H, acaba de fazer uma excursão de dez dias acompanhado do Sr. J. d’Oliveira e cinco pessoas de família, visitando os principais e mais interessantes pontos do país em um automóvel Ader, 4 cilindros, 15 cavalos, sem em todo este percurso ter sofrido a mais pequena avaria ou *panne* e, facto mais notável ainda, nem mesmo romper um pneumático, não obstante o péssimo estado em que por quase toda a parte encontrou as estradas, que ele nos diz serem mais caminhos para cabras do que para gente. Diz-nos mais que, só devido à estrutura desta marca especial de automóveis, que tem 0,30 metros do chão aos eixos e direcção, ele conseguiu vencer as dificuldades que se lhe apresentaram nas estradas de Montemor, Albergaria, Espinho, Vila da Feira e, seguidamente, em parte da estrada da Póvoa a Ponte de Lima e Braga. Fez também a ascensão do Buçaco, onde não havia estrada, para assistir à missa campal por ocasião das manobras militares. Fomos ver o automóvel no momento da sua chegada a Lisboa e realmente é para admirar o bom estado em que ele se nos apresentou à vista.” *Tiro e Sport* (Lisboa), 30 de Setembro, 1905, 12.

<sup>471</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 1 de Abril, 1903, 6.

<sup>472</sup> *Os Sports* (Lisboa), 7 de Março, 1909, 1.



Numa viagem efectuada entre Lisboa e Batalha, num imponente Mercedes, o jornalista aliava o prazer de uma tirada num dos automóveis mais imponentes e seguros da época com descrições pertinentes sobre as paisagens, a gastronomia e a sociabilidade das pessoas.<sup>473</sup>



Figura 8.1 – O Delegado do Procurador da Coroa em Barcelos, Dr. José Maria de Magalhães Pinto Ribeiro, num passeio que efectuou pelas estradas do Minho em 1907  
Fonte: Arquivo do Automóvel Clube de Portugal.

Outras viagens com descrições turísticas exaustivas foram publicadas na *Gazeta dos Caminhos-de-Ferro*,<sup>474</sup> na *Ilustração Portuguesa*,<sup>475</sup> ou em *O Auto*,<sup>476</sup> por exemplo. Aliás, seria precisamente em 1906 que nasceria entre nós a Sociedade de Propaganda de Portugal,<sup>477</sup> uma entidade que pretendeu federar o turismo nacional mas cujo papel entre os automobilistas

<sup>473</sup> "Nas Caldas da Rainha, cuja civilização os caldenses têm aprimorado talvez pelo convívio com os lisboetas que as frequentam anualmente, já o carro era conhecido. Quantos cavalos? Perguntava o Sr. Gorjão do Bombaral num sorriso de simpática amabilidade; 28/32 respondemos; ao que ele retorquiu: «com tal potência e a marca que o subscrive é de se lhe tirar o chapéu». Cumprimentos e despedidas, apartamo-nos, ele no seu Bayard em visita vigilante às propriedades que possui e nós para Alcobaça, descobrindo novas paisagens dum bucolismo interessante, ora no fundo vale onde a junta vai lavrando a geira do pão de trigo, onde o regato serpeia e o rouxinol trina seus madrigais nas ramadas do salgueiro, ora visando na encosta o rebanho que se apascenta, com a vigia do pastor comendo a ração enegrecida, enquanto lá no alto do cume o moinho vai rodando no fabrico da farinha cujo pão tem alvura. Eram já horas de almoço: quase uma hora *post meridiem* como diria um qualquer inclinado à cronologia. Dirigimo-nos ao Hotel Galinha de sugestivo nome; mas preferimos uma deliciosa açorda de pão alcobacense, carne fresca de suíno creado ali ao pé da porta. Boa pitaça, acepipe gostoso, conforto gástrico que nos animou até à Batalha. (...) Já em Lisboa eram 10 horas da noite, a uma mesa de restaurante, contavamos as impressões de viagem, a nossa boa disposição de espírito, a nenhuma fadiga mercê das qualidades do Mercedes, o rei dos carros e o carro dos reis, quando findo o jantar, agradecemos a Henrique Black a sua gentileza, consentindo no convite do seu afamado *chauffeur* Viegas que nos proporcionou um dos mais lindos passeios de Inverno em um dia primaveril e de sol radioso para doirar as paisagens encantadoras que avistámos." *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Janeiro, 1906, s/p.

<sup>474</sup> "Em automóvel. Notas de uma Excursão". O.S. *Gazeta dos Caminhos-de-Ferro* (Lisboa), Abril, 1905, 275-276.

<sup>475</sup> Carlos Malheiro Dias, "De Lisboa a Madrid a 50 km à hora", *Ilustração Portuguesa* (Lisboa), 12 de Abril, 1909, 457-465.

<sup>476</sup> "Itinerário". *O Auto* (Porto), 1 de Setembro, 1908, 7-8.

<sup>477</sup> Ana Cardoso de Matos e Maria Luísa F.N. dos Santos, *Os guias de Turismo e a emergência do Turismo contemporâneo em Portugal (dos finais do século XIX às primeiras décadas do século XX)*, (Évora: CIDEHUS, 2004).

foi sempre secundarizado graças aos esforços do Real Automóvel Clube que assumiu nesse contexto um papel agregador mais forte.

## 8.2 As infraestruturas rodoviárias

Logo após a primeira grande corrida de automóveis realizada entre nós, que ligou a Figueira da Foz a Lisboa, vários tinham sido os comentadores que se haviam manifestado sobre a qualidade das nossas estradas. A questão do estado das estradas no princípio do século XX tinha dois aspectos característicos estruturais: em primeiro lugar, a rede rodoviária destinava-se essencialmente a veículos de tracção animal e, como tal, menos exigentes sob o ponto de vista da regularidade do piso e da sua rigidez; em segundo, não havia – seguramente pela maior resiliência da tracção animal – uma estrutura de conservação com planos de intervenção periódicos e programados. Zeferino Cândido, director do jornal *A Época* e um dos grandes inspiradores daquela corrida, achava que o crescimento do fluxo automóvel nas estradas nacionais obrigaria o Estado a implementar um programa de manutenção que facilitaria a mobilidade de todos os tipos:<sup>478</sup>

Não se deve perder de vista o grande fim. Portugal, no ponto de vista da sua viação, está ainda bem atrasado e a melhoria nesse serviço importava logo no aumento da riqueza. Temos as grandes artérias nas vias-férreas e podemos considerar-nos muito regularmente servidos nesse sistema primário. Temos estradas boas, quanto aos seus leitos, com pontes e viadutos, desde o óptimo até ao mau. A conservação é que varia muito, chegando ao horrível. Mas em pouco tempo e com pouca despesa podem ficar boas, até de primeira ordem. A questão é que, também, essas estradas sirvam para alguma coisa que exija a sua conservação. É o que pode e deve fazer a locomoção por automóvel. Este problema se for estudado e encaminhado com sabedoria, patriotismo e absoluta imparcialidade, se a política não entrar nele, e consentir que ele se resolva no terreno das coisas graves e úteis, será de molde a fazer-nos dar um pulo de corça no caminho do progresso real. Vamos a ver.

As primeiras viagens efectuadas em Portugal utilizando automóveis constituíram seguramente verdadeiras aventuras. A começar pelas dificuldades mecânicas relacionadas com o arranque e com a condução do veículo, acrescentadas pela qualidade das estradas, nalguns casos intransitáveis, pelos constantes furos dos pneus, pelas frequentes avarias mecânicas, pela inexistência de gasolina na generalidade do território nacional, pela ausência de indicações nas estradas e pela falta de condições de acolhimento (restauração e camas), em particular no interior do país. As estradas mantiveram-se ainda durante algum tempo como um dos maiores obstáculos ao excursionismo automobilístico nacional. Na realidade, no princípio do século XX, ao aumento do parque circulante e da expansão do número de viagens entre nós, contrapunha-se a qualidade das infraestruturas rodoviárias portuguesas. Como ressaltava a revista *O Auto*:<sup>479</sup>

O que é facto é que a rede de viação ordinária entre nós é não só deficiente mas acha-se na sua maior parte em condições vergonhosas. Só quem não viaja pelo país ignora a verdade destas palavras e só quem alguma vez pensa em visitar regiões, que não sejam imediatamente servidas pelas linhas-férreas, vem ao conhecimento das dificuldades e perigos que corre quem se aventura a tal empreendimento.

Mas a verdade é que houve progressos na rodovia tanto na qualidade como na sua extensão. Em 1908, a imprensa<sup>480</sup> analisou um relatório da Fazenda em que se dava conta da evolução estatística da rede rodoviária nacional desde 1852, em que havia apenas 218 km de estrada “macdamisada”, até 1906, em que as estradas do continente a cargo do Estado se elevavam a 10.552 km, sem contar com as municipais na extensão de mais 3.802 km. As estradas em “macadame”, aportuguesamento de McAdam, eram então as que ofereciam melhor qualidade, uma propriedade reconhecida em geral no continente europeu.<sup>481</sup> Considerando o valor global de todos os tipos de estradas, Portugal apresentava em 1906 um

<sup>478</sup> *A Época* (Lisboa), 29 de Outubro, 1902, 1.

<sup>479</sup> *O Auto* (Porto), 1 de Setembro, 1908, 8.

<sup>480</sup> Relatório apresentado às Cortes no dia 28 de Janeiro de 1907.

<sup>481</sup> Geoff Timmins, “Paving the Way, Advances in road building techniques in Lancashire (1770-1870)”, *The Journal of Transport History* 26/1 (2005):19.

valor de 641,8 habitantes por milha de estrada,<sup>482</sup> um valor semelhante em ordem de grandeza ao que os Estados Unidos apresentavam dois anos antes e que era de 492 habitantes por milha.<sup>483</sup> Efectivamente, o problema da qualidade das estradas nessa altura não era exclusivamente nacional pois no mundo ocidental, no final do século XIX e princípios do século XX, a rede de estradas estava longe de se encontrar ajustada às necessidades da mobilidade proporcionada pelos automóveis.<sup>484</sup>

O engenheiro Melo de Matos produziria em 1908 um extenso relatório sobre as estradas portuguesas orientado sobretudo sob o ponto de vista técnico do planeamento e da construção e não tanto a nível da manutenção.<sup>485</sup> Nesse trabalho, em que se desenvolvia um retrato histórico quer da rede rodoviária quer das leis que foram sendo produzidas para o seu planeamento e execução, Matos critica a “voga que se deu em Portugal a favor dos caminhos-de-ferro que desviou muito a atenção do governo e dos próprios engenheiros do serviço das estradas e por isso é que a média do comprimento das estradas construídas não conta mais que 13 km/km<sup>2</sup> e 2,219 km/mil habitantes”.<sup>486</sup> Nesta perspectiva, Melo de Matos advogava que “Portugal, embora bastante acidentado, devia evitar fixar em mais de 5 centímetros por metro as inclinações das rampas e declives das estradas reais e distritais e que essas mesmas estradas deviam manter pelo menos uma largura de 6 metros e um raio mínimo de concordância das curvas de 30 metros” de forma a produzir uma rodovia mais extensa com bons factores de construção e de segurança.<sup>487</sup>

### 8.3 A institucionalização do turismo automóvel

Em 1908, a revista *O Auto* recordava os primeiros tempos das epopeicas viagens no nosso país utilizando esse meio de locomoção, mostrando como era difícil o turismo automóvel nos seus primeiros anos:<sup>488</sup>

Se por milagre da Providência, o motor resistia ao esforço da abalada e o carro se punha em marcha, o viajante sentia dentro em pouco a sensação de ir sentado sobre uma panela a ferver, porque o andamento da máquina não deslocava o ar suficiente para o resfriamento do motor. (...) E quando depois dum arriscado passeio de 10 ou 12 km, em luta com a manivela, em luta com o motor, empurrando o carro nas subidas e com os ossos num feixe pela exuberância das covas nas estradas e pela falta de molas no veículo, nos refugiávamos em um reparador descanso, ainda sonhávamos com as maravilhas do progresso, espantados de que houvesse cérebros que concebesses tais maravilhas, braços que tão satisfatoriamente as executassem. (...) Lembra-nos, se por acaso nos aventurávamos ao *mar largo* das estradas, em uma distância fabulosa de 50 ou 60 km e tínhamos de pernoitar no *sertão*, por falta de gasolina, líquido absolutamente desconhecido onde só era conhecida a existência do vinho verde, das condições de *conforto*, de *limpeza*, de *sociabilidade* em que isso era feito.

A necessidade da articulação com a ferrovia foi estudada pelo Real Automóvel Clube pois, em certas ocasiões, “os automobilistas, querendo furtar-se aos incómodos e, por vezes, aos perigos das estradas detestáveis nos arredores das cidades, desejam fazer transportar os seus carros nos caminhos-de-ferro.”<sup>489</sup> Negociações laboriosas com a Companhia Real dos Caminhos-de-Ferro Portugueses, determinaram uma redução interessante no preço da tonelada por km que era de 126 réis e que desceu para metade após os contactos bilaterais.<sup>490</sup>

<sup>482</sup> Eugénia Mata e Nuno Valério, *História Económica de Portugal – Uma perspectiva global* (Lisboa: Editorial Presença, 1994), 249. Para o cálculo deste rácio foi considerado o Quadro 1 relativo à população portuguesa em 1906, de 5,758 milhões de habitantes.

<sup>483</sup> “At the national level, a petition to Congress (...) resulted in 1893 in the creation of the Office of Public Roads and conducted the first census of American roads in 1904 – revealing that only 7 percent of American roads were surfaced, that one mile of improved road existed for every 492 inhabitants, and that most of this mileage was of poor quality.” Flink, *The Automobile Age*, 9.

<sup>484</sup> “Early in the nineteenth century John L. McAdam and Thomas Telford in Great Britain developed new techniques of highway design and construction that made possible much smoother, tougher road surfaces and easier grades. But this “highway renaissance” soon collapsed under competition from the steam locomotive running on fixed rails. Interest in improved roads was heightened in France and revived in Great Britain and the United States by the bicycle craze of 1880 and 1890s.” *Idem*, 3-4

<sup>485</sup> *A Construção Moderna* (Lisboa), 10 de Outubro, 1908, 70-71.

<sup>486</sup> *A Construção Moderna* (Lisboa), 20 de Outubro, 1908, 75.

<sup>487</sup> *A Construção Moderna* (Lisboa), 10 de Novembro, 1908, 94-5.

<sup>488</sup> *O Auto* (Porto), 1 de Setembro, 1908, 1.

<sup>489</sup> *Relatório e Contas do Real Automóvel Clube de Portugal – Gerência de 1908/9*, 3-4.

<sup>490</sup> *Ibidem*.

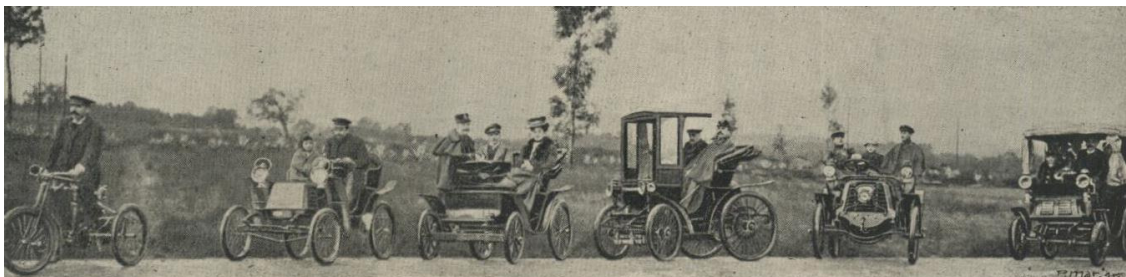


Figura 8.2 – Passeio efectuado nos arredores de Coimbra, em Janeiro de 1902

Fonte: *A Caça* (Lisboa), Janeiro, 1902, 101.

O incremento da frequência das viagens em automóvel pelo país e as dificuldades encontradas pelos automobilistas quer na identificação das estradas correctas quer no aspecto determinante do abastecimento de combustível, criou uma necessidade no mercado. Por exemplo, um dos nichos emergentes de mercado no seio dos automobilistas era o da caça selvagem.<sup>491</sup> E em 1905, Elísio Mendes, sócio do Real Automóvel Clube, preparou uma resposta condigna a essa necessidade, publicando um *Guia das Estradas de Portugal – Vade-Mecum do Automobilista*.<sup>492</sup> Esta obra, mais do que um mero guia de viagem com informações úteis para o turista, era uma verdadeira “bíblia” para o automobilista pois para além das indicações sobre as localidades – estradas de acesso, distâncias, população, altitude, estadia, monumentos e curiosidades – dedicava considerável espaço à reparação de automóveis – num capítulo denominado “Desarranjos nos automóveis: seus remédios” – aos pneus e às indicações úteis sobre a forma de conduzir do excursionista, para além de abordar exaustivamente o regulamento oficial sobre a circulação de automóveis e dados gerais sobre a fiscalidade e outros regulamentos que afectavam os veículos no princípio do século XX. A introdução de Elísio Mendes a este trabalho é bem elucidativa sobre os amplos objectivos da sua publicação:<sup>493</sup>

O Guia das Estradas começou a ser organizado sem aspirações à publicidade. Era apenas simples trabalho de diletante de automobilismo para seu uso particular. Sendo, porém, mostrado a outros diletantes do mesmo sport, logo decretaram, sem apelação nem agravo, que fosse dado à estampa. (...) Assentou-se então que conviria dar-lhe maior desenvolvimento, adicionando-lhe várias informações de utilidade ao fim de que era destinado. (...) Dados estatísticos modernos e completos são escassos entre nós e, sem eles, difícil é architectar um trabalho expurgado de erros e lacunas. (...) Aproveitaram-se em todo o caso as melhores fontes de informação oficial publicadas. Foram elas o Guia Itinerário de Portugal, organizado em 1884 pelo ministério das obras públicas e a Carta do Serviço do Estado-Maior.

Elísio Mendes tinha considerável experiência de turista<sup>494</sup> uma vez que vivera no Brasil, onde fundou a *Gazeta de Notícias* do Rio de Janeiro e terá dado “a volta ao mundo mais do que uma vez”.<sup>495</sup> Mas a sua morte em Junho de 1909 impediu-o de renovar o seu primeiro *Guia de Estradas*, actualizando-o e modernizando-o. O livro apresentava no fim uma Carta de Portugal – publicada em 1903, para uso nas escolas – e um mapa com a indicação das

<sup>491</sup> “A nossa fotografia representa uns «touristes» que não hesitam diante da neve em prosseguir as suas excursões em automóvel e as suas caçadas.” *Tiro e Sport* (Lisboa), 31 de Dezembro, 1904, 9.

<sup>492</sup> “Há tempos que as excursões estão na moda e que os excursionistas nos têm proporcionado o ensejo de ocupar-nos de suas interessantes viagens. Somente, as belezas destas excursões narradas de corrida pelos interessados e sem que o jornalista que tem de seguir em espírito o próprio excursionista tivesse, por assim dizer, os conhecimentos técnicos ou topográficos do país percorrido, eram sempre vagas, para não dizermos platónicas. Hoje, graças ao precioso *Guia das Estradas de Portugal*, de que é autor o nosso amigo e antigo assinante Elísio Mendes, já podemos, abrindo um dos seus bem elaborados mapas sobre a nossa secretária, seguir a narração detalhada, sem receio de enganos; assim como os excursionistas, que às vezes se viam seriamente embaraçados no meio de uma encruzilhada ou atalho, munidos do precioso *Vade-mecum* já podem seguir avante o seu caminho sem receio de retroceder.” *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Dezembro, 1905, 12.

<sup>493</sup> Mendes, *Guia das Estradas de Portugal*, V.

<sup>494</sup> Quando, dando seguimento aos estatutos aprovados em Abril de 1903, o Real Automóvel Clube constituiu as primeiras comissões de trabalho, cerca de um ano depois, Elísio Mendes foi nomeado vice-presidente da Comissão de Excursionismo, juntamente com o Dr. Alfredo Cunha, sendo presidente o Marquês de Lierta. A comissão era ainda composta por Carlos Campos, José Eduardo de Abreu Loureiro, António Sarmento, Albert Beauvalet, Dr. Catanho de Menezes, conde de Beiroz, Domingos Pinto Barreiros, E. Maya Cardoso, Eduardo Tavares de Mello, Henri Burnay e João Reynolds. *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Maio, 1904, 7.

<sup>495</sup> *Brasil Portugal* (Lisboa), 16 de Junho, 1909, 147.

principais estradas de Portugal e Espanha, datado de 1905. No princípio de 1910, o Real Automóvel Clube anunciava igualmente a sua intenção de desenvolver um *Guia Itinerário Oficial*, similar ao de outros que todos os clubes congéneres publicavam anualmente, “com numerosíssimos quadros com as distâncias kilométricas entre as terras de todas as regiões do país, verdadeiros itinerários de viagem, acompanhados dos necessários esclarecimentos sobre os hotéis, depósitos de venda de gasolina, de óleos, de pneumáticos, de peças sobressalentes, as serralharias e todas as leis acerca da circulação automobilista, etc.”<sup>496</sup>



Figura 8.3 – Uma viagem de automóvel no princípio do século XX exigia roupas adequadas que eram vendidas directamente pelos importadores de automóveis  
Fonte: Arquivo Fotográfico Municipal.

Por seu turno, a consolidação de uma rede de distribuição de combustível começa a verificar-se em 1905, numa altura em que a marca com maior notoriedade neste domínio é a Auto Gazo, produzida pela Colonial Oil. Para além de anúncios divulgando os diversos pontos de venda espalhados pelo país,<sup>497</sup> a Colonial Oil aposta na competição para divulgar a sua marca e patrocina diversas acções, nomeadamente a edição de mapas de estradas destinados a automobilistas. Em 1906, surge também com alguma força no mercado a gasolina “Carburine” da empresa Albin Rivière, a qual manterá uma actividade regular, em directa concorrência com a Auto Gazo.<sup>498</sup>

Em complementaridade com o Vade-Mecum de Elísio Mendes, o Real Automóvel Clube começou a estabelecer um caderno de encargos próprio com vista a dotar a rede de estradas nacionais com placas de identificação de localidades e a respectiva distância, procedimento que já havia sido adoptado em alguns países europeus, solicitando para esse efeito uma conferência com o ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria do 55º Governo Constitucional.<sup>499</sup> No intuito de contribuir para a melhoria da rede viária nacional, o RACP

<sup>496</sup> *Relatório e Contas do Real Automóvel Clube de Portugal – Gerência de 1908/9*, 12.

<sup>497</sup> *Jornal de Notícias* (Porto), 22 de Julho, 1906, 6.

<sup>498</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 31 de Maio, 1906, s/p.

<sup>499</sup> “O Sr. Conde de Molina deu conta de uma conferência que tivera com o Sr. Ministro das Obras Públicas, Conselheiro Malheiro Reymão, sobre a colocação de placas nas estradas, com as distâncias quilométricas, acrescentando que o Sr. Ministro das Obras Públicas lhe dissera que estava resolvido a começar a colocação das chapas quanto antes, dispondo de uma verba de 1000 libras ou pouco mais para esse importante melhoramento. O modelo das chapas a optar será escolhido de acordo com o Real Automóvel Clube de Portugal e com a União Velocipédica Portuguesa. Deveriam ainda ser colocados sinais indicando aos automobilistas e velocipedistas os perigos e obstáculos mas isso fica para depois pois que, na verdade o mais urgente é a



desenvolveu assim um importante documento, que foi apresentado ao ministro das Obras Públicas – que era então D. Luis de Castro, sócio-fundador do clube. Esse documento tinha sido aprovado em reunião de direcção<sup>500</sup> de 28 de Dezembro de 1908 e nele se destacavam várias prioridades para os itinerários que deviam ser reparados e convenientemente sinalizados,<sup>501</sup> A imprensa também fez eco desse esforço do Automóvel Clube:<sup>502</sup>

Em 4 de Fevereiro, o RACP enviou ao Sr. Conselheiro D.Luis de Castro, então ministro das Obras Públicas, uma bem elaborada representação assinada pelo Sr. Conselheiro Barbosa du Bocage, sobre a conveniência de se tratar da conservação dos principais itinerários, quer sob o ponto de vista do tráfico internacional, quer no que respeita às excursões dentro do país. São em número de nove os itinerários apontados e estamos certos de que o Sr. Conselheiro Barbosa du Bocage, digno presidente do RACP, aproveitará a sua passagem pelas cadeiras do poder para conseguir que se mantenham em estado conveniente de conservação as estradas indicadas que constituem os principais itinerários do país, atendendo-se também à uniformidade de marcação quilométrica (resolvida no congresso de Paris) não esquecendo também a ligação da capital do país ao Algarve, que não existe ainda por uma simples falta de 15 km de estrada.

A actividade do RACP não se cingiu apenas à sensibilização do governo na questão da sinalização das estradas. Foi à associação portuguesa, representada pelo seu presidente, Coronel Carlos Roma du Bocage e pelos Condes de Olivais e de Jimenez y Molina, que coube um inovador papel no contexto europeu no sentido de elaborar um conjunto de normas destinadas a facilitar o fluxo internacional de automóveis, uniformizando procedimentos e eliminando burocracias indesejáveis.<sup>503</sup> No preâmbulo que acompanhava o documento dessas propostas, apresentado ao congresso dos Automóveis Clubes Reconhecidos, que teve lugar em Paris em 1 de Dezembro de 1908, podia ler-se o seguinte:<sup>504</sup>

Não se ignoram as negociações que se entabularam, tendentes à realização em Paris duma conferência diplomática, cujo fim seria facilitar a circulação internacional das carruagens automóveis, já pelo estabelecimento de acordos, visando a unificação das medidas de ordem geral a seu respeito, já pela unificação na indicatória das estradas; já, finalmente, pela codificação e publicidade dos regulamentos privativos, adoptados para cada país.

As medidas apresentadas eram ambiciosas, prenunciando o futuro do turismo internacional em automóvel: simplificação e unificação das formalidades aduaneiras para os automóveis de turismo; entrada livre para combustível e óleos contidos nos reservatórios; entrada livre para pelo menos quatro pneus e doze câmaras-de-ar; adopção de uma taxa única razoável, permitindo uma permanência de três meses em cada país; generalização do regime dos trópticos; faculdade de pagar as taxas de entrada no consulado do país, no fim da viagem; fronteiras abertas a toda a hora do dia e da noite; isenção de visita aduaneira para os automóveis de turismo; validade para todos os países da permissão de conduzir e dos números de polícia dos países de origem; unificação dos regulamentos para as luzes e para a velocidade nos caminhos e nas cidades e vilas, permitindo a liberdade absoluta nas estradas com o máximo de responsabilidade; supressão absoluta da pena de prisão, a menos de morte ou ferimentos graves causados por imprudência; unificação, tanto quanto se possa fazer, das regras de estrada e codificação das regras estabelecidas pelos países de origem, estabelecidas pelos países que a tal não aderirem; sinais de estrada uniformizados, etc.<sup>505</sup> Era um plano de acções vasto e que, no reflexo da imprensa nacional, teve um extraordinário acolhimento, no congresso que se realizou no dia 1 de Julho de 1909, onde foi discutido acaloradamente e com todo o detalhe, embora a sua implementação durasse ainda vários

---

colocação das chapas com as distâncias quilométricas.” Actas das Reuniões de Direcção do RACP, Arquivos do ACP, Sessão de 2 de Janeiro de 1908.

<sup>500</sup> “Falou-se depois largamente da conveniência de pedir ao governo a reparação das estradas de penetração em Portugal e da construção de uma ponte em Barca d’Alva, e bem assim da colocação da balizagem destas estradas.” Actas das Reuniões de Direcção do RACP, Sessão de 28 de Dezembro de 1908, Arquivos do ACP.

<sup>501</sup> *Relatório e Contas do Real Automóvel Clube de Portugal – Gerência de 1908/9* (Lisboa: Minerva do Comércio, 1910), 7-9.

<sup>502</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 30 de Junho, 1909, s/p.

<sup>503</sup> “Celui qui aujourd’hui franchit une frontière européenne ne perd généralement pas plus de temps que devant un feu rouge (après le traité de Schengen même moins). À l’aube du XXème siècle, le passage d’une frontière dans une automobile était une longue affaire : la voiture devait être pesée, dédouanée et munie de plombs ; il fallait remplir de nombreux formulaires et d’ailleurs, seules les postes de douane importants étaient autorisés à le faire.” Christoph Maria Merki, “L’Internationalisation du trafic routier avant 1914”, *Relations Internationales*, 95 (1998): 329.

<sup>504</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 30 de Novembro, 1908, s/p.

<sup>505</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 30 de Novembro, 1908, s/p.

anos. Em Outubro de 1909, uma Conferência diplomática internacional,<sup>506</sup> realizada em Paris, reunindo delegados da Alemanha, Áustria, Bélgica, Estados Unidos, França, Grã-Bretanha, Espanha, Itália, Montenegro, Mónaco, Holanda, Portugal, Rússia, Roménia, Hungria, Sérvia, Suécia e Suíça “estabeleceu a criação para todos os estados de certificados internacionais para a circulação de automóveis, dispensando a adopção dos tríplices que o referido certificado substituíra perfeitamente”.<sup>507</sup> No congresso de 1 de Dezembro de 1908, as diferentes associações de automobilistas na Europa decidiram também adoptar os principais sinais de trânsito definidos em França, colocados em postes com 3,70 metros de altura ao solo.<sup>508</sup>



Figura 8.4 – Sinais propostos pelo ACF e adoptados pela generalidade dos países da Europa, entre os quais Portugal  
Fonte: *Tiro e Sport* (Lisboa), 31 de Janeiro, 1909, s/p.

#### 8.4 Livros de viagens em automóvel

As viagens de lazer efectuadas no território nacional geraram poucos textos memorialistas. Os portugueses, provavelmente, preferiam ler o que de melhor se escrevia sobre esse assunto na Europa.<sup>509</sup> Quando o automóvel se começou a generalizar, ao longo da primeira década do século XX, os relatos de viagens eram circunspectos e limitavam-se a indicar as localidades atravessadas e o tempo efectuado entre elas, que passava por ser o grande desafio dessa nova espécie de turista, fascinada com a velocidade proporcionada por esse novo veículo. Porém, em 1909, o jornalista Eduardo de Noronha publicou um livro, provavelmente o primeiro, que embora ficcionado relatava as viagens do seu autor através do território continental, em automóvel.<sup>510</sup> Neste livro, faz-se uma descrição cirúrgica das principais regiões de Portugal continental, com apontamentos históricos, orográficos e sociais relevantes e são publicadas 50 fotografuras dos locais mais representativos para além de algumas explicações técnicas sobre automóveis. A ficção engendrada por Noronha é simples: o jovem Álvaro de Castro, filho de Mário da Silva Castro, um inteligente e rico industrial, tinha sido aprovado no exame do segundo grau de instrução primária com distinção e como prémio recebeu do pai a promessa de realização de uma viagem de um mês, em automóvel – conduzido por João Teixeira, o explicador pessoal de Álvaro – para “conhecer algumas das terras mais interessantes do nosso lindo Portugal”.<sup>511</sup>

<sup>506</sup> O Governo português esteve representado pelo Eng<sup>o</sup> Mendes Guerreiro.

<sup>507</sup> *Relatório e Contas do Real Automóvel Clube de Portugal – Gerência de 1908/9*, 9.

<sup>508</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 31 de Janeiro, 1909, s/p.

<sup>509</sup> Muitas das viagens realizadas deram origem a relatos em que se descrevem vários pormenores sobre os espaços visitados.” Cardoso de Matos e Santos, *Os guias de Turismo*, 2.

<sup>510</sup> Eduardo de Noronha, *Do Minho ao Algarve – Viagem Pinturesca e Aventurosa através de Portugal*, (Porto: Magalhães & Moniz, Lda – Editores, 1909). Este livro foi aprovado em concurso, aberto em 19 de Outubro de 1908 e escolhido pelo Governo para ser distribuído como prémio aos alunos das escolas primárias. Eduardo Noronha foi um dos mais importantes jornalistas na transição do século XIX para o século XX. Nasceu em Lisboa, em 1860 e faleceu em 1948 aos 88 anos de idade. Escritor e jornalista prolífero, autor de mais de cem obras, foi secretário da redacção do jornal *Novidades* e colaborou com outros periódicos como “A Tarde”, “A Tribuna” e o “Diário de Notícias”. A carreira militar de Eduardo de Noronha, iniciada aos 20 anos, foi um marco decisivo para a sua experiência enquanto cidadão pois este homem prolífico começou logo por se distinguir como cronista das campanhas militares onde participou. No princípio do século XX era colaborador da revista «Tiro Civil» e foi nessa qualidade que integrou a famosa Comissão Organizadora da corrida Figueira da Foz – Lisboa, que se disputou em 27 de Outubro de 1902, presidindo ao Júri de Partida. Noronha publicou ainda um outro livro, com o título *De Automóve*, uma sùmula de contos, uns originais e outros traduzidos, mas em que apenas um, chamado “Ceci tuera cela – Queixumes de um Ginete” fala do automóvel e do seu “conflito emocional” com o cavalo.

<sup>511</sup> Noronha, *Do Minho ao Algarve*, 59





Figura 8.5 – Esta gravura reflecte a evolução social de dois séculos de forma caricatural. Em 1900, é o automóvel o suporte da mobilidade dos turistas e ao longe as árvores fogem assustadas pela nova máquina.

Fonte: *A Paródia* (Lisboa), 29 de Setembro, 1904, 8.

### 8.5 A sedução do *Grand Tour*

Entre Agosto de 1905 e Abril de 1906 um grupo de três portugueses lançou-se numa fantástica aventura. Um aristocrata, D. António Medeiros (Praia e Monforte) e o seu amigo, Augusto d'Ornellas Bruges, juntamente com o *chauffeur* Joaquim Correia efectuaram, durante aproximadamente oito meses, uma extraordinária excursão em automóvel que os fez percorrer praticamente todas as grandes cidades da Europa, ligando Lisboa a Constantinopla. Com efeito, D. António Praia resolveu em pleno Verão de 1905 preparar um automóvel *De Dion Bouton* com o objectivo de unir por estrada as principais capitais e cidades da Europa. O plano inicial não contemplava as ilhas britânicas, a Escandinávia e o Império Russo. Porém, o traçado definido pelos dois aventureiros era ambicioso: Madrid, Paris, Bruxelas, Amsterdão, Berlim, Viena, Budapeste, Belgrado, Sofia, Bucareste e Constantinopla, na primeira etapa – ou



seja o percurso de ida – estando o regresso previsto com passagem por Atenas, Nápoles, Roma, Milão, Turim, Berne, Nice, Barcelona, Sevilha e Lisboa.

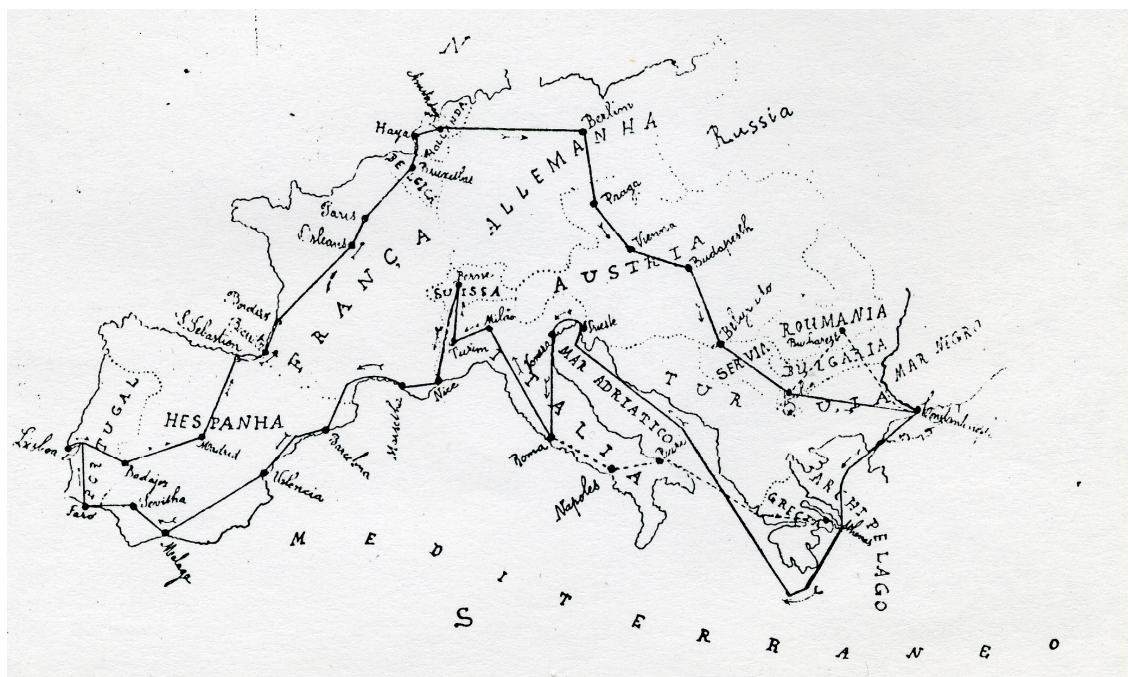


Figura 8.6 – Plano Inicial da viagem, desenhado por D. António Praia  
Fonte: A Caça (Lisboa), Janeiro, 1906, 90.

Não existem hoje registos sobre a origem da ideia desta excursão. Terá sido o aristocrata a propor à Sociedade Portuguesa de Automóveis este périplo europeu, pedindo-lhe apoio logístico e técnico, ou terá sido aquela empresa, importador oficial da marca *De Dion Bouton* a aliciar D. António Borges de Medeiros a empreender semelhante maratona? Há detalhes que indiciam que a Sociedade Portuguesa de Automóveis terá tido um papel importante no apoio técnico a esta expedição. Em primeiro lugar, o automóvel escolhido, um *De Dion Bouton* 15 cv, de quatro cilindros, tinha matrícula francesa (416-E6) o que faz supor que este veículo terá sido importado, com o apoio da fábrica, para este objectivo. Por outro lado, aparece como inesperado terceiro elemento da equipa um funcionário da SPA, o *chauffeur* Joaquim Correia,<sup>512</sup> que, para além de dominar a condução dos automóveis deste tempo, tinha também conhecimentos mecânicos suficientes para poder eliminar alguns percalços na estrada de forma a não necessitassem de recorrer a uma oficina.

A prova disso é que o *De Dion Bouton* foi carregado com mais de 400 kg de peças e componentes, considerados suficientes para a grande maioria das eventuais reparações que fossem necessárias para qualquer contrariedade registada ao longo percurso. A imprensa confirmará, no final da viagem, que a inclusão de Joaquim Correia na comitiva tinha sido determinada por razões técnicas e que a sua presença “foi, incontestavelmente, pela sua dedicação e competência, um valioso auxiliar dos excursionistas.”<sup>513</sup> Por outro lado, convirá ter em conta que a *De Dion Bouton* já estava habituada a este tipo de raides pois de forma directa ou indirecta, a marca já tinha efectuado, até esse momento, expedições com larga distância, nomeadamente a Volta a França, em 1901, uma Volta à Europa em 1902 e um circuito euro-africano em 1903, com 6.250 km,<sup>514</sup> liderado pelo experiente piloto Cormier.<sup>515</sup>

<sup>512</sup> Num artigo dedicado a este automobilista escreve-se textualmente o seguinte: “Joaquim Correia, incontestavelmente o «chauffeur» português que mais quilómetros tem percorrido, mostrando por vezes aos estrangeiros que tem profundo conhecimento do seu métier, o que de sobra provou na sua viagem com D. António Praia a todas as capitais da Europa, (...) conseguindo Correia remover todas as dificuldades que se lhe apresentaram e obtendo um grande êxito. (...) Na Sociedade Portuguesa de Automóveis tem Correia um lugar de destaque, sendo geralmente estimado por superiores colegas e subordinados, pelo seu fino trato e cativantes maneiras.” *O Automobilista* (Lisboa), 18 de Setembro, 1910, 1.

<sup>513</sup> *A Caça* (Lisboa), Maio, 1906, 155.

<sup>514</sup> Boyer, *De Dion Bouton*, 63.

<sup>515</sup> “Como acima dizemos, a casa De Dion Bouton organizou o Circuito da Europa e da África, que está sendo feito por Cormier. O notável *chauffeur* já entrou em Espanha, montando a *Populaire De Dion*; dali seguirá para Madrid, Cartagena, Algéria, Oran,

A união de grandes cidades europeias com um veículo motorizado era já o *leit-motiv* das célebres corridas de automóveis do princípio do século e o seu paradigma seria a realização da impressionante maratona “Paris-Pequim”. Porém, já em 1902 dois espanhóis uniram Gijon a Moscovo, em automóvel, perfazendo 12 000 quilómetros e a imprensa nacional também não deixou passar sem uma referência especial viagens semelhantes realizadas no continente americano, anunciando no verão de 1903 o novo recorde da travessia dos Estados Unidos, costa a costa, em 61 dias, num automóvel de 12 cv, feito cometido por Thomas Fitch e Marcus Krarup.<sup>516</sup>

As ligações do Atlântico ao Pacífico na América do Norte constituíram, aliás um bom pretexto para se efectuarem longas viagens de automóvel, mas neste caso, claramente, com um pretexto de tempo mínimo – e eventualmente com um carácter comercial para as marcas de automóveis utilizadas – e, portanto, sem qualquer objectivo turístico.<sup>517</sup>

No princípio do ano de 1905, o francês Jules Rasson – engenheiro mecânico da marca *Clément* – empreendeu uma iniciativa semelhante ao volante de um automóvel *Bayard-Clément* de 24 cv. Partiu em Abril de 1905 tendo percorrido toda a periferia mediterrânica. Foi a Coimbra, onde estava localizado o importador da marca, a Empresa Automobilista Portuguesa, tendo sido recebido com pompa e circunstância no dia 29 de Outubro.<sup>518</sup> Esteve em Lisboa nos primeiros dias de Novembro desse ano<sup>519</sup> e terá percorrido um somatório de 25.000 quilómetros, o que não deixa de ser uma performance notável.

Como vimos anteriormente, estas viagens, efectuadas no princípio do século XX, embora se demarcassem por utilizar automóveis como instrumento único de mobilidade, não tinham todas o mesmo denominador comum. Certas expedições tinham um objectivo exclusivo de *marketing* dos respectivos construtores de automóveis que pretendiam promover os seus produtos e demonstrar as suas características de conforto, fiabilidade e, nalguns casos, de rapidez. Outras constituíam adaptações bem sucedidas das viagens pioneiras, com objectivos puramente turísticos assumindo em exclusivo uma “forma privilegiada de lazer e ampliação dos conhecimentos sobre a história, a sociedade ou o património dos diferentes espaços geográficos”.<sup>520</sup>

A viagem de D. António Praia tinha, por isso, uma vertente diferente pois assimilava a dicotomia entre uma necessidade comercial definida por uma marca de automóveis e uma certa sedução pelas grandes excursões, realizadas nos séculos anteriores, tendo como objectivo a Europa Continental, conhecidas por “*Grand Tour*”. A Sociedade Portuguesa de Automóveis não se eximiu assim a publicar anúncios a anunciar a viagem bem como, depois, a congratular-se com o resultado obtido pelos automobilistas portugueses.<sup>521</sup>

O que terá levado este titular a avançar para tão temerosa epopeia é difícil de explicar<sup>522</sup> mas uma pequena notícia publicada no *Tiro e Sport* de Dezembro de 1904 em que se reportava uma aposta efectuada entre dois franceses, Fournier e Dertelle – em que o primeiro terá assegurado que conseguiria efectuar uma viagem pela Europa em apenas um mês, num automóvel – poderá ter tido um efeito potenciador no espírito do aristocrata.<sup>523</sup>

---

Tunes, Messina, Nápoles, Roma, Florença, Bologna, Innsbruck, Breguez, Mulhouse, Namur, Bruxelas, Reims e Paris.” *O Tiro Civil* (Lisboa), 15 de Novembro, 1903, 9.

<sup>516</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 15 de Setembro, 1903, 8.

<sup>517</sup> “Chapin’s feat was also a prelude to three successful crossings of the American continent by automobile in 1903. The first was made by Dr. H. Nelson Jackson, a physician from Burlington, Vermont, and his chauffeur, Sewall K. Crocker. They travelled from San Francisco to New York in a new Winton in sixty-three days. Transcontinental tours under the auspices of their manufacturers by a Packard and a curved-dash Olds followed. The reliability of the moderately priced light car was now established in the mind of the public. In 1904 several thousand American took automobile vacations, marking the inauguration of long-distance touring by the average motorist.” Flink, *The Automobile Age*, 32.

<sup>518</sup> *O Século* (Lisboa), 31 de Outubro, 1905, 4.

<sup>519</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Novembro, 1905, 7.

<sup>520</sup> Cardoso de Matos e Santos, *Os guias de Turismo*, 2.

<sup>521</sup> No anúncio da SPA publicado nesta edição, podia ler-se no seu extenso texto o seguinte: “Para avaliar das qualidades excepcionais desta marca, pedir informações aos numerosos proprietários de automóveis DION BOUTON, chamando a atenção para os seguintes factos. O distinto automobilista, o Exmo. Sr. D. António Borges de Medeiros (Praia) escolheu um carro De Dion Bouton 15 cavalos para fazer a difícil e longa excursão que empreendeu, devendo percorrer um espaço de seis a sete meses as mais importantes capitais da Europa.” *Ilustração Portuguesa* (Lisboa), 6 de Novembro, 1905. Suplemento Publicitário, s/p.

<sup>522</sup> Os dinamarqueses, também “isolados” da Europa Continental pela interposição de um único e grande país, terão efectuado a sua primeira excursão pan-europeia apenas em 1907, quando Frederik Bagge, em Julho desse ano, circulou pela Alemanha, Áustria e Suíça num périplo de 5.000 quilómetros. Sobre esta viagem ver [http://vbn.aau.dk/files/19133182/the\\_construction\\_of\\_a\\_danish\\_automobile\\_culture.pdf](http://vbn.aau.dk/files/19133182/the_construction_of_a_danish_automobile_culture.pdf) (acedido em Março de 2010).

<sup>523</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 31 de Dezembro, 1904, 9.





Figura 8.7 – Fotografia da partida dos três portugueses que efectuaram a volta à Europa continental, entre Agosto de 1905 e Abril de 1906

Fonte: *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Setembro, 1905, 15.

A partida deu-se no dia 30 de Agosto de 1905, sem grandes ecos na imprensa da época. Porém, as notícias foram aparecendo, sobretudo nos meios onde o automobilismo tinha um tratamento natural de destaque como eram os casos das revistas *Tiro e Sport* e *A Caça*. Na primeira revista, o assunto é enquadrado na rubrica “Excursões”<sup>524</sup> e é um pretexto para justificar esta moda das viagens automobilísticas como uma “modificação de carácter”:

“ (...) O que é certo e bem certo é que o nosso sangue tem sofrido uma radical modificação. De morosos e calmos que éramos tornamo-nos fogosos e irrequietos, e não será para admirar se um dia, em vez das rápidas rodas dum automóvel que nos arrastem em vertiginosa carreira por montes e vales, nos pusermos a fantasiar as velozes asas dum Ícaro para fendermos o ar em busca de desconhecidas regiões. (...)”

Na realidade, as excursões turísticas em automóvel tinham já enorme aceitação entre os privilegiados automobilistas portugueses do início do século XX. A possibilidade de efectuar grandes distâncias de uma só vez, sem as paragens inevitáveis para descansar os animais como sucedia num vulgar veículo hipomóvel, trouxe a esses novos turistas um conjunto inusitado de sensações, “vendo com os seus olhos, palpando com as suas mãos as exóticas

<sup>524</sup>*Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Setembro, 1905, 15.

maravilhas que outrora só pintadas ou descritas se podiam admirar”.<sup>525</sup> As primeiras notícias são telegráficas, talvez porque a excitação da viagem ainda não disponibilizasse tempo necessário para grandes reflexões e descrições pormenorizadas dos locais visitados: “De Badajoz, em 31 de Agosto, às 11h e 25 minutos da manhã – Chegámos optimamente. Partimos hoje. De Madrid, no dia imediato, às 11 e 50 da tarde – Chegámos bem”.<sup>526</sup> Na revista *A Caça* só alguns meses depois<sup>527</sup> a viagem é aflorada com o detalhe que merece:

É com o mais legítimo orgulho que nos ocupamos hoje da sensacional excursão automobilista do nosso distinto compatriota e sportman *enragé*, o Sr. António Borges de Medeiros (Praia e Monforte) que no seu magnífico automóvel De Dion Bouton, de 15 cavalos, percorre a Europa há mais de quatro meses. O automóvel de 4 cilindros, com a nova embraiagem metálica, ia munido de pneumáticos de tipo de corrida da fábrica Dunlop, considerados hoje como os mais resistentes e superiores às outras marcas. (...) Hoje que a sua viagem vai já bastante adiantada, procuraremos tanto quanto possível dar uma notícia mais desenvolvida da digressão automobilista mais sensacional que se conhece e levada a efeito por um nosso compatriota, tanto mais que, com a sua realização, bate o record na Europa. António Praia saiu de Lisboa, da garage da Sociedade Portuguesa de Automóveis, com sede na rua de Jardim do Regedor, no dia 30 de Agosto, pelas 3 horas da madrugada, em companhia do seu particular amigo e excelente companheiro de viagem, Sr. Augusto Bruges, levando, como «chauffeur», Joaquim Correia, «chauffeur» daquela casa. Além dos três passageiros o automóvel levava em bagagens, ferramentas e sobressalentes um peso superior a 450 kg.

No dia seguinte à partida, a comitiva, no seu De Dion Bouton, chegava a Badajoz e a 1 de Setembro cumpria-se a chegada à primeira capital que constava do plano inicial: Madrid. Sem compromissos de espécie alguma, o trio automobilista tem apenas como preocupação maior cumprir minimamente o seu plano diário de quilometragem. O caminho até Paris decorreu normalmente e a partir da “cidade luz” a comitiva é confrontada com cenários diferentes e estradas que provocam alguma admiração, ora pela negativa como no percurso Paris-Bruxelas devido aos seus “pavées em péssimo estado”, ora pela positiva como as “larguíssimas e em geral boas estradas alemãs”.<sup>528</sup>

Em Novembro, D. António Praia atravessava o coração da Europa Central sendo particularmente bem recebidos em Viena – uma das capitais do Império Austro-Húngaro. À passagem pelo vasto território do Império Otomano correm perigo de vida, nomeadamente na Sérvia e na Bulgária, nessa altura vivendo períodos de grande agitação. Salteadores húngaros, herzegovinos e búlgaros sucedem-se em frustradas tentativas para impedirem a marcha dos aventureiros portugueses. A imprensa, que a pouco e pouco começou a acompanhar a viagem com redobrado interesse, antecipava as dificuldades que os portugueses iriam encontrar nas etapas seguintes, ligeiramente atenuadas pelo facto de à sua frente viajar o inglês Jefferson que ia “aplanando algumas destas dificuldades”.<sup>529</sup>

Também a revista *A Caça* focou com particular detalhe a travessia desse “barril de pólvora” que sempre constituíram as regiões inquietas e inseguras dos Balcãs, relatando a traição do guia local que acompanhava os portugueses o qual se preparava “de acordo com os bandidos da Macedónia (...) lhes entregar os excursionistas que se veriam na dura contingência de pagar pelo seu resgate a importância de 180 contos”.<sup>530</sup> A chegada à capital do Império Otomano acabou por se fazer sem mais percalços utilizando os serviços logísticos do “Expresso Oriente”. Por telegrama são expedidas as impressões sobre o bastião oriental da Europa:<sup>531</sup>

Panorama admirável, mas tudo o que se pode imaginar de mais imundo e duma extraordinária pobreza. O hotel é ordinaríssimo e com respeito a preços podemos também servir-nos do superlativo caríssimo. O que mais nos deu no góto foi ver os soldados de galochas, chapéus-de-chuva e «pardessus» à moda da Europa. O viajante não pode abandonar nem o revólver nem o passaporte e, se quer visitar Scutari, Stambul ou Pera, precisa requisitar tropa que o acompanhe. À porta do hotel estão dois guardas armados dos pés à cabeça.

Traumatizado com a viagem através da zona balcânica, D. António Praia resolve alterar o seu plano inicial, não arriscando uma nova passagem pelos países dessa região. Parte da

<sup>525</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Setembro, 1905, 15.

<sup>526</sup> *Ibidem*.

<sup>527</sup> *A Caça* (Lisboa), Janeiro, 1906, 89.

<sup>528</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 30 de Novembro, 1905, 12.

<sup>529</sup> *Ibidem*.

<sup>530</sup> *A Caça* (Lisboa), Janeiro, 1906, 89-90.

<sup>531</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Janeiro, 1906, s/p.

viagem de regresso é então efectuada por via marítima, num barco que os conduz a Trieste onde chegam no dia 24 de Dezembro, provenientes de Atenas.<sup>532</sup>

A alteração do plano inicial de visita a diversas cidades italianas não retirou nem briho nem capacidade de observação à caravana portuguesa que retomou a sua toada turística, parando em diferentes cidades e, nalguns casos, contactando as comunidades portuguesas aí instaladas.<sup>533</sup> A travessia da península itálica é, então, redefinida para recuperar o percurso inicial. Depois de se lançarem para o sul, em direcção a Nápoles, começam a subir para cumprirem a passagem, de alguma forma protocolar, por Roma e acompanham a costa até Nice onde se acomodam durante alguns dias para presenciarem, nessa cidade, as famosas festas do Entrudo.

Se na ida as dificuldades tinham sido corporizadas pelos saqueadores eslavos, o regresso conheceria também alguns obstáculos importantes, embora de outra natureza. Na verdade, durante a travessia dos Pirinéus, abateu-se sobre a expedição uma enorme tempestade de neve, que obrigou os portugueses a abandonarem a viatura e a recolhê-la algumas horas mais tarde com a ajuda de camponeses catalães e de bestas de carga.<sup>534</sup>

Uma das etapas mais difíceis e árduas da audaciosa jornada, já hoje célebre nos anais do sport automobilista foi, sem dúvida, a travessia dos Pirinéus. (...) Quando o automóvel chegou porém a 1300 metros acima do nível do mar, desencadeou-se uma tormenta de neve. O automóvel caminhava com extrema dificuldade. As rodas traseiras do veículo resvalavam constantemente na neve. A certa altura, o carro ficou encravado no gelo, em plena montanha num sítio ermo, à beira de um precipício e a quatro quilómetros da povoação onde os viajantes projectavam descansar. Tornava-se necessário tomar uma resolução. O Sr. Augusto Bruges partiu a pé para Mont-Louis, de onde mandou, algumas horas depois, quatro cavalos para arrancar o automóvel do fundo do atoleiro de neve. (...). Foram necessários quatro cavalos para arrancar o automóvel ao seu cárcere de gelo. E esses pobres animais de carga conduziram a passo, até Ribas, onde já não havia neve, aquela maravilha da mecânica, orgulho da civilização contemporânea, que desde Lisboa, através de toda a Europa, vinha devorando 38 000 quilómetros com o único impulso do seu motor de gasolina. (...)

Depois do último esforço empreendido na travessia dos Pirenéus, “a comitiva fez o aprovisionamento de água e gasolina em Ribas, continuando a viagem até Barcelona, atravessando Vigne, Granollers, Montmelò, sempre por estradas intransitáveis. De Barcelona a Sevilha e desta cidade a Lisboa a viagem correu sem incidente algum digno de registo.”<sup>535</sup> No dia 23 de Abril de 1906, D. António Praia, Vasco d'Ornellas Bruges e Joaquim Correia chegavam a Lisboa, estando uma importante comitiva a aguardá-los no local reservado pela capital a este tipo de cometimentos relacionados com o automóvel: o Campo Grande. As notícias da sua chegada foram unânimes no enaltecimento da tenacidade e resiliência do magnífico trio de automobilistas que mostraram uma enorme complementaridade entre si. A chegada, ao contrário da partida, foi amplamente coberta pela imprensa da época e praticamente todos os meios da época se referiram ao assunto.<sup>536</sup>

De regresso da sua interessantíssima viagem em automóvel chegou ontem à tarde a Lisboa, o Sr. António Borges de Medeiros (Praia e Monforte) acompanhado do Sr. Vasco Bruges, seu companheiro em toda a viagem. Foi em fins de Setembro que o Sr. António Praia saiu de Lisboa, tendo o «Século» publicado algumas curiosas notícias dessa longa viagem.

Em Lisboa, preparava-se uma entusiástica recepção ao Sr. António Praia mas como a sua chegada foi antecipada dois dias e como não houve tempo de avisar os automobilistas que a preparavam, apenas quatro ou cinco automóveis foram ao Campo Grande aguardar a chegada do De Dion Bouton do Sr. António Praia. Eram 4h 40m quando o Sr. António Praia chegou à entrada do Campo Grande, recebendo uma calorosa ovação das pessoas presentes.

Ao contrário de outros episódios importantes do automobilismo nacional, a viagem de D. António Praia foi profusamente documentada com fotografias e textos – enviados por carta ou telegrama – facto que permite reconstituir com grande detalhe o percurso e a generalidade das

<sup>532</sup> “Por telegrama expedido de Trieste em 24 de Dezembro último, sabe-se que este arrojado sportmen já fez a sua entrada nesta cidade austríaca. Está finalmente livre de todo o gravíssimo perigo que correu no país de bandidos e brevemente teremos a satisfação de vê-lo entre nós.”, *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Janeiro, 1906, s/p.

<sup>533</sup> *Os Sports* (Lisboa), 15 de Fevereiro, 1906, 2.

<sup>534</sup> *Ilustração Portuguesa* (Lisboa), 8, (1906): 254-255.

<sup>535</sup> *A Caça* (Lisboa), Maio, 1906, 155.

<sup>536</sup> *O Século*, (Lisboa), 24 de Abril, 1906, 5. A data da partida está obviamente errada, o que se compreende pois a generalidade da imprensa passou ao lado do acontecimento no seu início só se apercebendo da dimensão epopeica da viagem mais tarde.



aventuras vividas. Mas o projecto de um livro de memórias, aparentemente, nunca deve ter saído dos inúmeros rascunhos efectuados pelos excursionistas.

**40:000 kilometros percorridos  
em estrada  
n'um automovel  
DE DION BOUTON**

Está em exposição na garage da Sociedade Portuguesa de Automoveis Limitada, R. do Jardim do Regedor, 4 e 26, junto à Avenida da Liberdade, o automovel de 15 cavallos, 4 cylindros, d'esta afamada marca, pertencente ao ex.™ sr. D Antonio Borges de Medeiros (Praia e Monforte), e em que este distincto automobilista acaba de visitar as principaes cidades da Europa, fazendo um percurso de approximadamente

**40:000 KILOMETROS**

A mais extraordinaria viagem que até hoje se tem feito em automovel  
A maior prova de resistencia a que é possível sujeitar um automovel!

Este longo percurso foi feito com pneumatics

**DUNLOP**

Preço do automovel 15 cavallos, 4 cylindros, com carrosserie double phaeton

**2:600\$000 REIS**

Agentes exclusivos para Portugal:

**Sociedade Portuguesa de Automoveis Limitada**

— FORNECEDORES DA CASA REAL —

**4 a 26, Rua do Jardim do Regedor, 4 a 26**

Figura 8.8 – A “Volta à Europa” tinha também um designio comercial que foi aproveitado pelo representante da marca em Lisboa  
Fonte: O Século (Lisboa), 25 de Abril, 1906, 4

O Real Automóvel Clube de Portugal não fez qualquer referência a esta excursão nas suas actas relativas às reuniões de Direcção – no período em que ocorre a excursão, a direcção do Clube apenas reuniu por três vezes, duas em Janeiro e outra em Fevereiro de 1906 – mas o Relatório de Gerência desse ano tem uma menção extensa à epopeia empreendida pelos três portugueses:<sup>537</sup>

Depois de realizada a corrida do quilómetro, chegava a Lisboa, de regresso da sua interessantíssima viagem em automóvel, através a Europa, o nosso consócio e hoje colega de Direcção, o Sr. António Borges Coutinho Medeiros. Um grupo de sócios do RACP promoveu em sua honra um banquete, entendemos do nosso dever associarmo-nos oficialmente a essa

<sup>537</sup> Relatório e Contas do Real Automóvel Clube de Portugal - Gerência de 1906, 4-5.



feita e oferecer-lhe uma plaquette de prata e ouro. Esse objecto de arte, entregue em sessão magna presidida por Sua Alteza o Senhor Infante D. Afonso, que mais uma vez quis honrar-nos com a sua presença, como o mais distinto automobilista português e um dos maiores amigos do nosso Clube.

O jantar teve lugar em Maio, no Hotel Avenida Palace<sup>538</sup> e a entrega da *plaquette* pelo Duque do Porto encerrava assim a fantástica aventura empreendida pelos portugueses que calcorrearam a Europa continental num automóvel durante quase oito meses. D. António Praia foi um homem discreto<sup>539</sup> e a sua conduta antes, durante e após a sua viagem pautou-se pelo recato e pela ausência de declarações susceptíveis de o tornarem numa personalidade pública. Foi director do Real Automóvel Clube a partir de 1906, nomeado logo após a sua chegada,<sup>540</sup> e a sua devoção ao automobilismo manteve-se viva durante muito tempo. Mas antes da excursão não se conhece qualquer envolvimento seu com as questões candentes do automobilismo, excepto a sua admissão como sócio do Automóvel Clube. Porém, a vontade de empreender grandes viagens de automóvel não terminou aí. Depois de ter realizado a volta à Europa continental e de ter participado e vencido o Concurso de Excursionismo Lisboa-Coimbra-Lisboa, D. António Praia meteu-se, ainda nesse ano de 1906, em nova aventura, embora mais limitada em que realizou uma outra excursão, desta feita por terras portuguesas:<sup>541</sup>

Regressaram anteontem a Lisboa os senhores António Praia e Artur Barbosa, que percorreram vários pontos do país numa «voiturette» De Dion Bouton, indo de Lisboa a Elvas, Badajoz, Portalegre, Castelo Branco, Guarda, Mangualde, Luso, Coimbra, Caldas, Mafra e Sintra. A viagem efectuou-se sem o menor incidente, afirmando os excursionistas terem encontrado no Alto Alentejo e nas Beiras óptimas estradas.

Três anos mais tarde, o comendador José Pacini, empresário do teatro S. Carlos, juntamente com o *chauffeur* Artur Capristano, empreenderia também uma extensa viagem, embora com ambições francamente mais comedidas nos seus objectivos, que eram puramente turísticos e restringidos aos países latinos. Essa excursão foi efectuada no mês de Maio de 1909 mas só em Outubro a imprensa deu conta dos seus pormenores:<sup>542</sup>

À nossa Revista foram oferecidos os principais detalhes referentes à grande viagem que o Sr. Comendador José Pacini fez há pouco no seu esplêndido automóvel FIAT de força de 15/20 cv. (...) A partida de Lisboa teve lugar no dia 27 de Maio do corrente ano, pelas 7 horas e meia da manhã, sendo o itinerário seguido o seguinte: Lisboa, Leiria, Coimbra, Buçaco, Figueira de Castelo Rodrigo, Barca d'Alva, Viladoginho, Salamanca, Valladolid, Burgos, Vitoria, San Sebastian, Biarritz, Bordéus, Angoulême, Poitiers, Tours, Paris, Avalon, Monte S. Bernardo (2.200 metros), descida ao Vale d'Aosta, Stresa, Peglie, Arona, Allegio, Novara, Murtara, Alessandria, Valencia, Novi Sarroval, Ronco Serivia, Génova, Pelie, San Remo, Savona, Nice, Palonza, Bourbon e Paris.

No universo restrito das grandes viagens é historicamente interessante também fixar que na corrida New York-Paris, que se disputou no ano de 1908, um português, o Visconde de Cabrela, esteve inscrito mas, por razões desconhecidas, não chegou a participar.<sup>543</sup>

Finalmente, no âmbito daquilo das grandes viagens domésticas, dever-se-á igualmente destacar a viagem empreendida pelo importador da Ford no Porto, Albino Moura, que com

<sup>538</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Maio, 1906, s/p.

<sup>539</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 30 de Janeiro, 1906, s/p. Curiosamente, numa altura em que os portugueses se encontravam em plena excursão, em Janeiro de 1906, era divulgada uma ideia do Conde De Dion de um circuito europeu, sem carácter competitivo mas apenas de índole turística, "unindo Paris a Berlim, Viena e Milão, atravessando a França, a Itália, Áustria, Alemanha e Bélgica, quadro da mais gigantesca prova de turismo que se pode imaginar, comportando aproximadamente 5.000 km. Até que ponto o *Grand Tour* de D. António Praia terá influenciado o industrial, ele que estava certamente a par da execução da excursão, não só por ser uma personalidade francamente interessada no fenómeno automóvel mas também por estar ao corrente de que a expedição portuguesa era feita num dos seus automóveis.

<sup>540</sup> "Foi lida uma carta do Sr. Teixeira de Aragão pedindo a demissão de tesoureiro e de sócio do clube. Sobre este assunto resolveu-se: aceitar a demissão pedida; chamar o primeiro dos vogais suplentes mais votados a preencher a vaga deixada na Direcção pela saída do Sr. Teixeira de Aragão. Verificou-se que o vogal a quem competia chamar era o Sr. António Borges Coutinho de Medeiros, a quem se oficiou para o supramencionado fim." Actas de Direcção do RACP, 21 de Maio de 1906.

<sup>541</sup> *Os Sports* (Lisboa), 23 de Agosto, 1906, 2.

<sup>542</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Outubro, 1909, s/p.

<sup>543</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 20 de Fevereiro, 1908, s/p.

mais três companheiros empreendeu entre 1 e 10 de Outubro de 1910 uma volta de propaganda comercial ao país, numa operação denominada Circuito de Portugal.<sup>544</sup>



Figura 8.9 – Traçado do “Circuito de Portugal”, realizado nos primeiros dias de Outubro de 1910  
Fonte: *Primeiro de Janeiro* (Porto), 11 de Setembro, 1910, 4.

<sup>544</sup> *Primeiro de Janeiro* (Porto), 11 de Outubro, 1910, 4.

*La famille royale de Portugal comptera bientôt  
ses membres n'étant pas chauffeurs.  
Le Roi Don Carlos, son frère le duc d'Oporto  
et la reine-mère forment déjà un trio peu banal.*

*Le Vélo*, Setembro de 1902, 1.

## 9. Os automóveis e a família real

A família real aderiu desde o primeiro momento à causa do automobilismo. Se D. Carlos sempre manifestou predisposição para contactar com as novas tecnologias (nomeadamente as relacionadas com a oceanografia ou até a fotografia, a que se dedicou com entusiasmo) o seu irmão, o Infante D. Afonso adoptou de tal forma o automóvel como meio de transporte próprio que ganhou uma alcunha própria por isso.

A família real participou no desenvolvimento do automobilismo nacional de diversas maneiras: primeiro através da aquisição de várias viaturas ao longo dos anos; depois com o patrocínio dado pelo rei à generalidade das provas organizadas, quer através da doação de taças quer através da sua presença como espectador ou como elemento do júri; finalmente, pela forma como o automóvel entrou naturalmente no protocolo real tornando-se um elemento de transporte para os diferentes elementos da família e dos seus convidados.

O primeiro automóvel adquirido pela Casa Real foi um *Panhard & Levassor*, de quatro cilindros, em 1898, numa altura em que haviam em Portugal muito poucos veículos com essas características. A confirmação desta aquisição é dada por diferentes fontes, quer através da imprensa coeva, quer por consulta do imobilizado das Cocheiras Reais, efectuado após a revolução republicana, como iremos ver mais à frente. D. Carlos aderiu à causa automobilista numa altura em que o automóvel era, em Portugal, quase um ilustre desconhecido. Não se sabe como é que o rei se iniciou na condução de automóveis mas existe a probabilidade de ter aprendido em Paris, reforçando depois os seus conhecimentos com o próprio irmão que teve como instrutor o famoso ciclista Raoul Buisson, primo de Albert Beauvalet. Com efeito, a convite deste último, Buisson deslocou-se a Portugal, em 1898, numa altura em que já era um consagrado campeão de ciclismo participando em várias provas no Velódromo de Algés e deixou-se seduzir pelo país, onde ficou durante alguns anos. Quando tomou essa decisão, o ciclista francês encontrou a sua oportunidade de negócio, ensinando os particulares a andarem de bicicleta, de triciclo e até de automóvel. Ele próprio o recordou numa entrevista:<sup>545</sup>

Quando vim a Portugal em 1899 trouxe de França dois automóveis e diversas bicicletas e triciclos a motor e instalei-me no Campo Grande com uma casa da especialidade a que dei o nome de «Chalet Raleigh». Foi ali que ensinei o rei D. Carlos a andar de bicicleta e D. Afonso a conduzir automóveis.

O segundo automóvel adquirido por D. Carlos foi um *Charron, Girardot et Voigt*. Apesar de haver um representante oficial da CGV em Portugal – os Estabelecimentos João Garrido, Lda, no Porto – o rei aproveitou uma viagem a Paris, em Setembro de 1902, para visitar essa fábrica de automóveis. O Conde da Penha Longa, mandatado para organizar esta expedição – e ele próprio cliente da marca – levou D. Carlos, primeiro ao faustoso *stand* da *Charron, Girardot et Voigt*, situado na Avenida da Grande Armée onde a comitiva foi recebida pelo próprio Charron e, depois, por insistência do monarca, à fábrica de Puteaux. Estes factos foram publicados no *Le Velo*, sob o título “Don Carlos chauffeur”, em que o periódico relata com o devido detalhe o programa da visita, coroada com a ordem de compra do monarca.<sup>546</sup> Todavia, este Charron haveria de conhecer diversas dificuldades ainda antes de entrar ao serviço. Em primeiro lugar, a sua construção tardou desusadamente, mesmo para os cânones habituais de produção desta

---

<sup>545</sup> Calixto, *Fala a Velha Guarda*, 38.

<sup>546</sup> *Le Velo* (Paris), Setembro, 1902, 1.

época, talvez por ter sido produzido com esmero adicional, tendo em conta a natureza do cliente. Em Agosto, o automóvel foi enfim dado por terminado e a este facto deu a imprensa francesa, uma vez mais, algum destaque.<sup>547</sup>

Lembram-se que S.M. o rei de Portugal, quando esteve em Paris, no Outono passado, dignou-se visitar minuciosamente uma das nossas grandes fábricas de automóveis. O rei foi conduzido pelo conde da Penha Longa aos estabelecimentos da «Charron, Girardot & Voigt»; maravilhado dos processos de fabrico desta casa, encomendou imediatamente uma carruagem; é essa carruagem que está pronta para ser entregue que, a convite do Mr. Girardot, ontem admirámos. A carroçaria é duma elegância notável e a parte mecânica uma pura maravilha. O motor com as suas válvulas comandadas mecanicamente e intermutáveis, o seu carburador simples, resume os progressos mais importantes conhecidos até hoje. A indústria francesa automóvel ficará dignamente representada em Portugal e a escolha do rei está amplamente justificada pela perfeição do fabrico que os construtores atingiram.

Depois, ou o automóvel não foi produzido de acordo com as especificações iniciais, ou o rei entendeu que haveria lugar a nova modificação de forma a adequar o veículos aos objectivos propostos. A verdade é que o *Charron* ainda haveria de ser razoavelmente transformado "(...) por operários portugueses, debaixo da direcção do nosso amigo e conceituado engenheiro Albert Beauvalet, nas vastas oficinas da Agence Générale d'Automobiles.<sup>548</sup>

Uma das razões do atraso pode ser assacada à escolha da carroçaria. Com efeito, na visita às instalações industriais da *CGV* é muito provável que não houvesse qualquer carroçaria para mostrar ao rei, o que era natural nesta altura visto que as fábricas construíam essencialmente os chassis rolantes que eram acabados posteriormente pelas casas carroçadoras. Sabe-se que D.Carlos, aconselhado por Charron, encomendou vários estudos a alguns carroçadores franceses que tabalhavam para a sua marca: *Rotschild e Mülbacher*. Alguns destes estudos chegaram até nós e estão conservados no espólio do Arquivo Histórico do Palácio Nacional da Ajuda.<sup>549</sup>

Um catálogo de 1905 da *Charron, Girardot & Voigt*, guardado nesse arquivo, possui duas referências claras ao *CGV* do rei. A primeira diz respeito a um comentário publicado no próprio catálogo, dando conta da satisfação de D.Carlos com este seu automóvel.<sup>550</sup> Esta nota vem assinada pelo secretário do rei, Luciano Silva. Ainda no interior do catálogo, a *CGV* destaca os principais clientes por país e em relação a Portugal, para além do próprio rei, são assinalados outros dois nomes: o Conde de Penha Longa e João Garrido que era o importador oficial da marca.<sup>551</sup> O primeiro, aliás, é citado, falando da sua experiência de acompanhamento da famosa corrida Paris-Madrid. Depois disso, D. Carlos, que se apaixonara definitivamente por este novo tipo de locomoção, encomendou pelos menos cinco automóveis *Peugeot*:<sup>552</sup> um 10 cv de 2 cilindros em 1903, um 12 cv de 4 cilindros em 1904, um 18/24 cv de 4 cilindros em 1905, um 20 cv de 4 cilindros em 1906 e um 50/60 cv, também de quatro cilindros, um ano depois.

Em 1905, o rei confirmou a encomenda em Paris de um *Mercedes* em data que não é totalmente clara. Num pequeno diário anónimo, existente nos arquivos do Palácio da Ajuda – provavelmente escrito pelo Secretário do Rei – encontrámos um texto com o título "PARIS – PASSEIOS (Junho e Julho 1905)" como seguinte teor telegráfico:<sup>553</sup>

"(...) Charley da casa Mercedes. Vimos automóvel máquina Mercedes para escolher de diversas formas, fechada, quatro lugares, aberta para o lado. Encomendou uma grande neste género com «strapontins». Fomos duas vezes à garage Rotschild – carrosserie – falou-se a [nome omissa] e encomendou-se de combinação com Charley. Fomos duas vezes. Em Paris alugou-se um automóvel fechado, quatro lugares, bom, Mercedes, na casa Mercedes, Campos Elysées a Charley por 100 francos por dia. Serviram diversos «chauffeurs» e no fim um vapor novo chamado [nome omissa, provavelmente um Gardner Serpollet] que foi muito bom.

<sup>547</sup> *Monde Sportif* (Paris), transcrito na revista *Tiro e Sport* (Lisboa), 1 de Setembro, 1903, 13.

<sup>548</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa) 15 de Agosto, 1904, 14.

<sup>549</sup> Arquivo Histórico do Palácio Nacional da Ajuda (AHPNA), 4.1.1.

<sup>550</sup> "Sa Majesté le roi du Portugal est très satisfait de la voiture 20 chevaux que vous lui avez livrée." *Catálogo Charron, Girardot et Voigt*, AHPNA, 6.2.2. 21.

<sup>551</sup> Para além da rede de agentes em França, e do importador português João Garrido, no Porto, a *CGV* tinha distribuidores em Inglaterra, Londres (London Motor Garage), Holanda, Gravenhage (Holland Automobile), Itália, Milão (Rag. Gino Molinari) e Estados Unidos, Nova Iorque. Este facto majora a importância da empresa portuguesa no contexto da distribuição automóvel internacional no princípio do século XX.

<sup>552</sup> *O Ocidente* (Lisboa), 20 de Julho, 1907, 158.

<sup>553</sup> *Diário Anónimo*, AHPNA, S.2. (99).

É, contudo, muito provável que o hiato entre a intenção de compra manifestada pelo rei veiculada pela imprensa em Outubro de 1904 e a decisão de encomenda tenha sido imposto pelo próprio distribuidor francês para que, aproveitando uma visita oficial à capital gaulesa, se fizesse um exame minucioso da carroçaria a executar bem como decidir sobre outros detalhes importantes do automóvel. Contudo, embora todas as referências indiquem que este *Mercedes* tenha constituído um compromisso de compra claro do rei, o veículo acabou por ser registado em nome do seu irmão, o Infante D. Afonso, com o número de matrícula 463.



Figura 9.1 – D. Carlos ao volante de um dos seus *Peugeot*  
Fonte: Arquivos do Automóvel Clube de Portugal.

Existe um outro automóvel atribuído ao rei mas que se trata de um equívoco: é um *Napier/San Giorgio*. Na verdade, existe uma fotografia no arquivo do ACP que se tem reproduzido em vários suportes ao longo dos tempos, em que se vê o rei ao volante de uma viatura que, pela sua configuração, se assemelha a um *Napier*. Também nos arquivos do ACP se encontra o catálogo de uma marca italiana, a *San Giorgio*, marca italiana de vida efémera, sediada em Génova, que produzia modelos da *Napier* sob licença – tecnicamente dirigida por Arthur McDonald, antigo piloto dessa marca, que se deslocou para Itália para empreender esta aventura.<sup>554</sup> As carroçarias eram efectuadas em Pistoia, também com uma licença, da empresa francesa *Kellner*, e esta unidade industrial estava igualmente sob a alçada de McDonald. A *San Giorgio* viveu entre 1906 e o final da primeira década do século XX e teve uma representação em Portugal, a cargo de Eduardo Warburg. Uma das novidades trazidas por esta marca na área comercial foi a sua inovadora garantia de três anos.

A questão que se levantou durante alguns tempos era a de saber se essa viatura, atribuída a D. Carlos, era um *Napier* ou um *San Giorgio*. O catálogo anteriormente citado contém essa mesma fotografia, com a seguinte legenda: “O Rei D. Carlos de Portugal ao volante de um *San Giorgio*.”<sup>555</sup> Porém, o catálogo não afirma que o rei era o seu possuidor. Não sendo impossível, parece-nos contudo altamente improvável que D. Carlos tenha optado por uma marca desconhecida quando existiam já relações comerciais importantes com a Sociedade Portuguesa de Automóveis, que era em 1907 a importadora da *Napier*. Não é despicienda a eventual pressão da mãe no sentido de adquirir produtos italianos como sucedia com o Infante D. Afonso, que foi sempre fiel à *FIAT*, mas se D. Carlos nunca teve isso em conta quando da

<sup>554</sup> Nick Baldwin et al, *The World Guide to Automobile Manufacturers* (London: MacDonalds & Co, 1987), 357.

<sup>555</sup> *Catálogo San Giorgio*, Arquivos do Automóvel Clube de Portugal



aquisição dos seus automóveis franceses porque razão haveria de ceder depois, adquirindo a cópia de um automóvel quando podia ter o original, representado por uma sociedade idónea e conhecida? No espólio das Cocheiras Reais, não existe qualquer referência a uma viatura deste tipo que, aparentemente, nunca terá pertencido à Casa Real, pelo que o mais provável é que este automóvel, fotografado com o rei no assento do condutor, seja o *San Giorgio*, registado no Governo Civil com o N.º 449, adquirido pelo Marquês de Faial, um dos aristocratas mais próximos da corte.

Existem mais dois automóveis recenseados nas Cocheiras Reais, como iremos ver mais à frente, mas dos quais não existe muita informação: trata-se do *Brouhot 28/40 cv* que se presume estivesse ao serviço da rainha D. Amélia bem como duma *voiturette De Dion Bouton*.

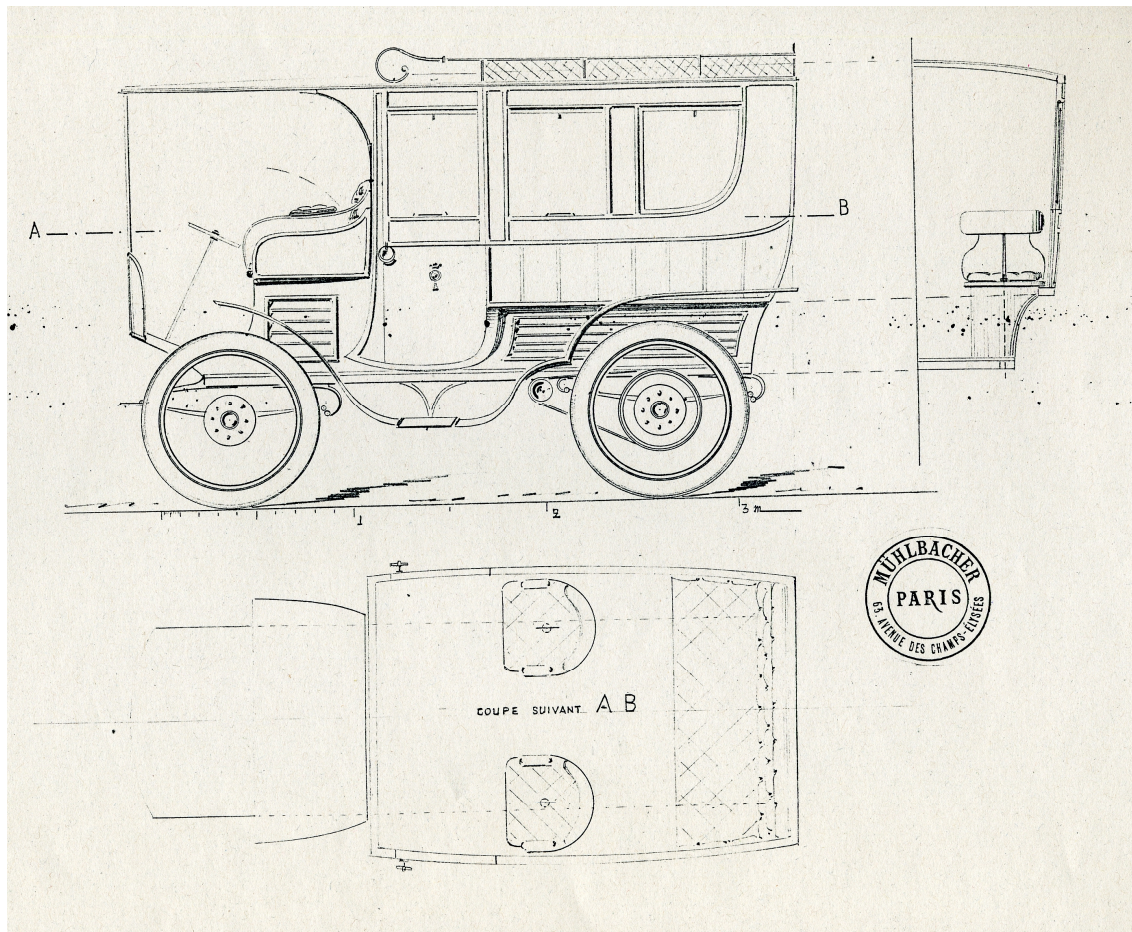


Figura 9.2 – Esboços do carroçador francês *Mülbacher* encomendados por D. Carlos para o seu automóvel CGV  
 Fonte: Arquivos Históricos do Palácio Nacional da Ajuda.

### 9.1 A figura do infante D. Afonso

O segundo membro da família real a aderir à causa do automobilismo foi o Infante D. Afonso, o “Arreda”, alcunha que ganhou junto do povo lisboeta por proferir constantemente essa expressão sempre que andava de automóvel. O Duque do Porto comprou um *FIAT 12 cv* em meados de 1902, um automóvel que viria a tornar-se famoso ao vencer a famosa prova Figueira-Lisboa, disputada em Outubro desse ano. Contudo, o seu primeiro veículo terá sido um triciclo *Clément*, a julgar por um texto publicado em 1899:<sup>556</sup>

Começa a desenvolver-se nesta cidade [Porto] este novo género de sport e que lá fora está já hoje muito conhecido. Há uns 2 meses veio o primeiro tricycle a petróleo para o distinto engenheiro e capitalista, sr. Carlos Vilares e logo em seguida veio outro para o importante industrial sr. Amadeu Maria Martins. Estão a chegar mais dois para os srs. António da Silva Cunha, dono da importante fábrica Confiança, e João Garrido, conhecido negociante de

<sup>556</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 15 de Março, 1899, 1.



velocípedes. Todos estes motorcycles são da importante fábrica Clément e já muito mais melhorados do que o que possui Sua Alteza o senhor Infante D. Afonso.

De acordo com os registos do Governo Civil, o Infante D. Afonso tinha quatro veículos em seu nome: três da marca *FIAT* e um, como vimos anteriormente, da marca *Mercedes*. O segundo *FIAT* era um 16/24 cv (registado com o número 132)<sup>557</sup> e o terceiro, um 24/40 cv (com o número 464). Porém, a faceta mais conhecida de automobilista do irmão do rei era a sua paixão pela velocidade, o que o fez ganhar fama de condutor irresponsável e com um cadastro de acidentes relativamente volumoso.

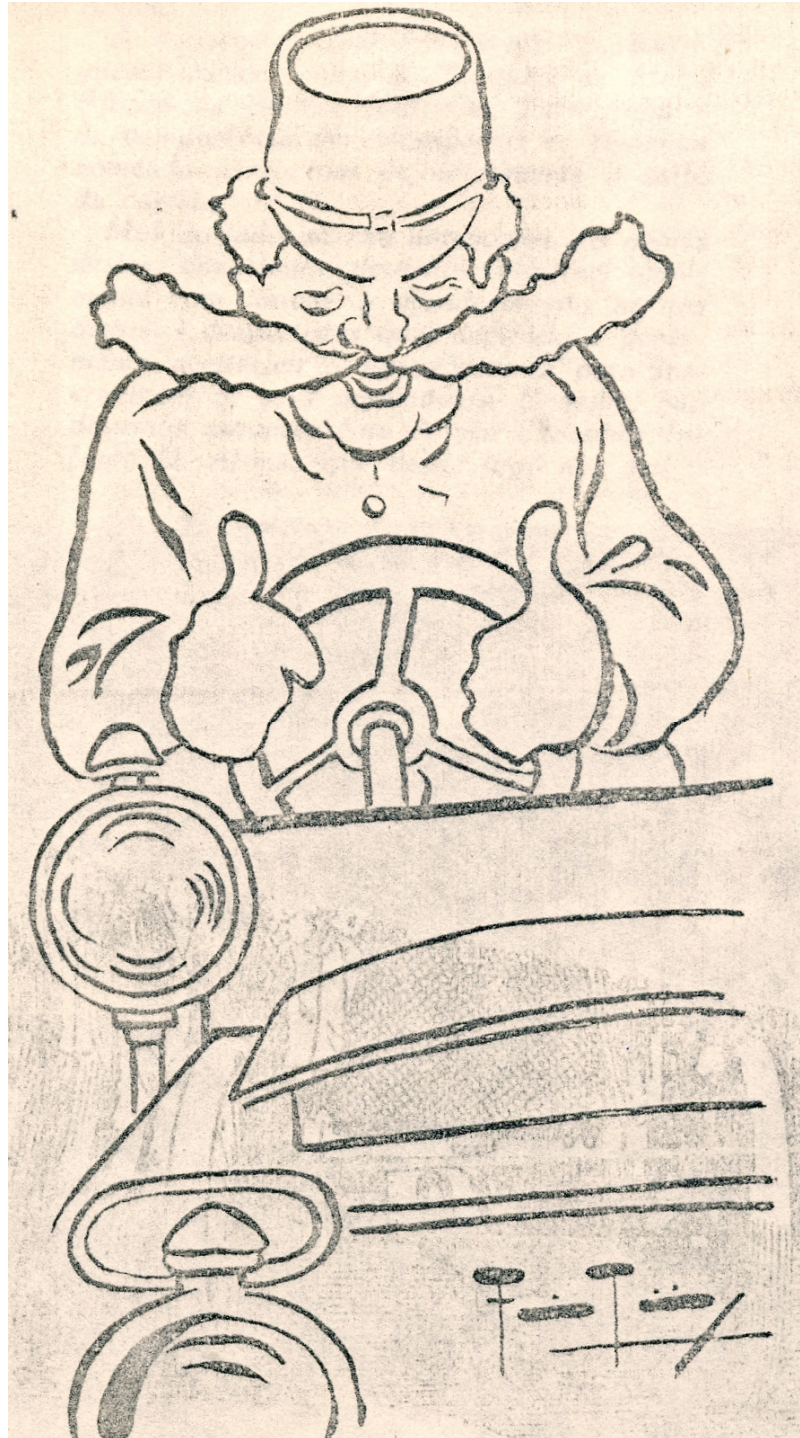


Figura 9.3 – Caricatura do “Arreda” no jornal “Novidades”  
Fonte: *Novidades* (Lisboa), 3 de Janeiro, 1903, 1.

<sup>557</sup> Na lista do Governo Civil este *FIAT* está incorrectamente registado como se tivesse apenas 10 cv.

A paixão de D. Afonso pelo automobilismo era de tal forma intensa que não se coibiu de participar em algumas das provas desportivas que se organizaram entre nós nessa época. O Duque do Porto participou nas três edições da Gincana de Cascais – vencendo a de 1904 e terminando em terceiro lugar na de 1909 – concorreu no Quilómetro Lançado da Valada do Ribatejo – sétima posição da geral e vencedor da respectiva classe – e tomou lugar no Concurso de Excursionismo Lisboa-Coimbra-Lisboa, onde obteve a quarta posição final.<sup>558</sup> Foi também presidente do Júri da Rampa da Pimenteira, organizada em Julho de 1910, e exerceu o cargo de presidente da Assembleia-Geral do RACP até Outubro desse mesmo ano. A imprensa deu particular destaque às inúmeras viagens de D. Afonso quer as integradas no protocolo de Estado, quer os passeios diletantes. Os seus acidentes, contudo, tinham repercussões consideráveis, acabando por constituírem quase casos políticos, provocando clivagens entre os jornalistas republicanos e monárquicos. No Verão de 1906, o infante teve um desastre perto de Cascais, que foi incrivelmente propagado na imprensa lisboeta.<sup>559</sup>

Há muito tempo que não tínhamos entre nós um desastre sério a lamentar no *sport* automobilista. Sua Alteza o Senhor Infante D. Afonso passou pela viragem de Abucharda, ou Abruchada, como quiserem, e tanto bastou para que os jornais gemessem durante dois dias com a inconveniência de se fazer uma curva a grande velocidade. À primeira vista parece efectivamente que o desastre resultou de circunstâncias idênticas àquelas que vitimaram o príncipe Eugénio Murat.

Mas o rol de acidentes e de incidentes com o irmão do rei começara muito antes. Já em 1903, a imprensa satírica dedicava-se com regularidade a criticar a condução de D. Afonso nas estradas nacionais. Em *A Paródia*, por exemplo, publica-se um desenho representando um homem com duas pernas de pau e duas muletas que ostenta o letreiro:<sup>560</sup> “Esmagado pelo automóvel «ARREDA» única marca que opera rapidamente e com êxito. Evitar falsificações.”

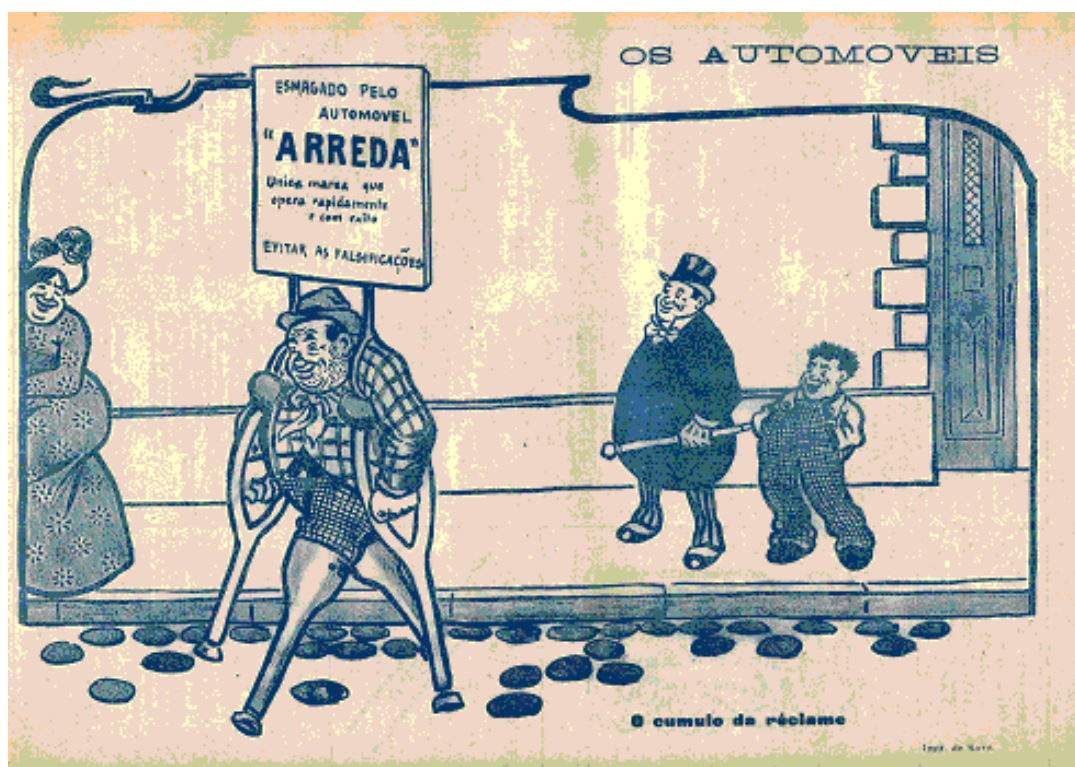


Figura 9.4 – “Cartoon” da revista “A Paródia” sobre as aventuras automobilísticas do Infante D. Afonso  
Fonte: *A Paródia* (Lisboa), 17 de Setembro, 1903, 8.

<sup>558</sup> “Era, aliás, um bom volante, o Infante, segundo sempre ouvi dizer a um dos seus ajudantes, o capitão José Sena, companheiro durante muitos anos das suas viagens pelas estradas do país ou do estrangeiro. Muitas vezes assistido pelo seu «chauffeur» Luís Francisco, o «Ponta da Unha», mecânico seguro, também.” Vasconcelos, *Pequena nota sobre o advento do automóvel*, 57.

<sup>559</sup> *Os Sports* (Lisboa), 30 de Agosto, 1906, 1.

<sup>560</sup> *A Paródia* (Lisboa), 17 de Setembro, 1903, 8.

É seguro afirmar-se, todavia, que a exposição pública do irmão do rei ao volante dos seus veículos motorizados, para o bem e para o mal, contribuiu para o reforço da popularidade do automóvel nos diferentes estratos sociais e nas mais diversas regiões do país, pois o Duque do Porto deslocava-se pelo país com frequência, sempre ao volante de uma viatura.

Nos restantes membros da família real, havia uma adesão clara ao automóvel. A Rainha-Mãe, embora não conduzisse, preferia este meio de locomoção quer para as suas viagens protocolares quer para os passeios lúdicos. Por seu turno, a Rainha D. Amélia era uma observadora atenta da indústria automóvel, acompanhando D. Carlos nas suas visitas a empresas de venda ou a Salões em Paris. Em Dezembro de 1904, D. Carlos e D. Amélia deslocaram-se a Paris onde visitaram o já célebre *Salon Automobile*. A sua visita ao espaço da Peugeot foi um acontecimento que envolveu a apresentação pessoal a D. Carlos de Armand Peugeot por Albert Beauvalet.<sup>561</sup>

Por outro lado, a rainha também via o automóvel como um meio expedito de se deslocar quer nas suas viagens de assistência social quer em passeios. As revistas da época referiram-se a essas viagens de forma recorrente, mostrando o automóvel como elemento fundamental de mobilidade:

Quinta-feira passada, 21 do corrente, S.M. a Rainha D. Maria Pia foi almoçar ao seu «chalet» do Monte Estoril, sendo o trajecto feito em automóvel. Acompanhavam Sua Majestade, além dos dignitários de serviço, as Exmas. Sras. Marquesa de Belas e suas interessantíssimas filhas D. Maria Pia e D. Eugénia Castelo Branco, e o Sr. Marquês de Castelo Melhor, conduzidos pelo engenheiro «chauffeur» Mr. Beauvalet num dos seus melhores automóveis Peugeot, da força de 12 cv.<sup>562</sup>

No dia 11 do corrente foi S.M. a Rainha Senhora D. Maria Pia passear às quintas do Alfeite, do Infante e da Bacalhoa, sendo o almoço na primeira e nesta última que teve lugar um «pic-nic» que terminou pelas 8 ½ da noite, hora a que Sua Majestade que estava acompanhada pelo Senhor Infante D. Afonso, voltou para Lisboa. A viagem foi em automóveis, sendo o de Sua Majestade, guiado pelo Senhor Infante D. Afonso e o outro em que iam os dignitários guiados pelo engenheiro A. Beauvalet da Agence Générale d'Automobiles, a que o mesmo carro pertence. No dia 13 também Sua Majestade foi em passeio à Quinta da Penha Longa, em automóvel da casa A. Beauvalet & Cta. Guiado pelo engenheiro A. Beauvalet. Nos dias 15 e 17 por ocasião da estada do Sr. Duque d'Orleans em Lisboa, foi S. Majestade a Rainha Senhora D. Amélia passear a Sintra e à Quinta da Bacalhoa, tomando parte no passeio dois automóveis da Agence Générale d'Automobiles, sendo um guiado pelo «chauffeur» Delaunay e outro pelo engenheiro A. Beauvalet, sócio-gerente desta importante casa.

No passeio do dia 17, em que também tomou parte um automóvel Peugeot desta casa, era guiado pelo mesmo Sr. Beauvalet. No dia 20 fez Sua Majestade a Rainha Senhora D. Amélia um pequeno passeio a Carcavelos e Estoril, em automóvel também da Agence Générale d'Automobiles e igualmente guiado pelo sócio-gerente Beauvalet.<sup>563</sup>

Os príncipes também viajavam e conduziam – sobretudo na pacatez das estradas da província – as viaturas que estavam ao serviço da casa real como é referido na imprensa da época.<sup>564</sup>

## 9.2 O inventário das Cocheiras Reais

Um dos documentos mais interessantes existente no espólio do Arquivo Histórico do Palácio Nacional da Ajuda é um livro do Arrolamento Judicial do Palácio das Necessidades,<sup>565</sup> onde estavam parqueados todos os veículos da casa real, carruagens e automóveis. Através deste documento é possível comprovar a existência de determinados automóveis mas não de todos os que foram adquiridos para o serviço das Cocheiras Reais, pois o inventário não integra o *CGV* – embora não haja dúvidas que foi comprado e que circulou várias vezes – nem o primeiro *Peugeot*. Em contrapartida, aparece um segundo *Peugeot* 50x60 de 4 cilindros, provavelmente aquele que foi recebido por D. Manuel II em Junho de 1908.<sup>566</sup> No domínio estrito dos automóveis, o inventário elaborado identifica os seguintes veículos e carroçarias:

<sup>561</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 31 de Dezembro, 1904, 10.

<sup>562</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 30 de Janeiro, 1904, 12.

<sup>563</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Maio, 1904, 7.

<sup>564</sup> *O Século* (Lisboa), 22 de Agosto, 1906, 1.

<sup>565</sup> *Livro de Arrolamento Judicial do Palácio das Necessidades*, AHPNA, 4.1.1. Cx.2 1º Vol.

<sup>566</sup> *Os Sports* (Lisboa), 14 de Junho, 1908, 2.



Tabela 9.1  
Inventário dos automóveis da casa real

Nº Inv.	Descrição resumida
1553	Carrosserie com capota de lona com quatro almofadas e encostos forrados de “chagrin” vermelho, tapete da mesma cor e um assento móvel de palhinha, pintada de vermelho e preto. Pertenceu ao carro “18x24” Peugeot.
1554	Automóvel Brouhot de “28x40”, quatro cilindros, com carrosserie fechada, pintada de castanho e preto
1555	Uma carrosserie aberta, pintada de vermelho e preto, com capota de couro da Rússia, castanha, e os encostos e duas almofadas forradas de chagrin da mesma cor. Pertenceu ao carro Brouhot “28x40”
1556	Um automóvel Peugeot de “50x60”, quatro cilindros, com carrosserie fechada, pintado de vermelho e preto.
1557	Um automóvel Peugeot “28x40”, quatro cilindros com carrosserie fechada pintada de vermelho e preto
1558	Um automóvel Peugeot “50x60” quatro cilindros com carrosserie aberta pintada de vermelho e preto.
1559	Uma carrosserie fechada pintada de...
1560	Um automóvel Mercedes, quatro cilindros, com carrosserie fechada, pintada de vermelho escuro.
1561	Uma “voiturette” De Dion Bouton de um cilindro com carrosserie aberta pintada de vermelho e preto.
1562	Um automóvel FIAT de quatro cilindros com carrosserie encarnada
1563	Uma carrosserie fechada, pintada de vermelho e preto
1564	Um automóvel Panhard de quatro cilindros, com carrosserie aberta pintada de vermelho
1565	Um automóvel FIAT de quatro cilindros 28x40 com carrosserie fechada pintada de vermelho e preto
1567	Um automóvel Peugeot 18/24 quatro cilindros com carrosserie fechada pintada de vermelho e preto
1568	Um automóvel Peugeot de 12 cv, quatro cilindros com carrosserie aberta com capota de lona.

Fonte: Livro de Arrolamento Judicial do Palácio das Necessidades, AHPNA, 4.1.1. Cx.2 1º Vol

Com base nestes elementos e também na informação recolhida em outras fontes, é possível esboçar o número de viaturas que esteve em uso na família real – embora alguns deles possam nunca ter sido propriedade do Estado mas sim do morgadio da Casa de Bragança, identificando as suas principais características mecânicas, o utilizador predominante e até o número de matrícula. Esse número de matrícula corresponde ao Registo que aparece na Tabela que a seguir se publica e que consta da Lista de Licenças de Condução do Governo Civil de Lisboa. O facto de a generalidade dos *Peugeot* que aqui aparecem referenciados terem um número de matrícula tão alto deve-se ao facto de eles nunca terem sido registados em nome de D. Carlos e só terem recebido um registo, após o regicídio, mas já em nome de D. Manuel:

Tabela 9.2  
Inventário das viaturas automóveis adquiridas pela casa real

Marca	Modelo	Data	Utilizador	# Registo	Inventário
Clément	Tricycle	1898	D. Afonso	-	Não
Panhard	4 cilindros	1898	D. Carlos	1	Sim
FIAT	4 cilindros 12 cv	1902	D. Afonso	2	Sim
Peugeot	10 cv 2 cilindros	1902	D. Carlos	-	Não
CGV	20 cv 4 cilindros	1902	D. Carlos	-	Não
Peugeot	12 cv 4 cilindros	1903	D. Carlos	-	Sim
FIAT	16/24 cv 4 cilindros		D. Afonso	132	Não
Peugeot	18x24 4 cilindros	1904	D. Carlos	624	Sim
Peugeot	28x40 4 cilindros	1905	D. Carlos	625	Sim
Peugeot	30 cv		?	626	Não
Mercedes	40 cv 4 cilindros	1905	D. Afonso	463	Sim
Peugeot	50x60 4 cilindros	1906	D. Carlos	627	Sim
Brouhot	28x40 4 cilindros		?	628	Sim
De Dion Bouton	Voiturette 1 cilindro		?	629	Sim
De Dion Bouton	Voiturette 1 cilindro		?	630	Não
FIAT	18x24 4 cilindros	1906	D. Afonso	464	Sim
Peugeot	50x60 4 cilindros	1908	D. Manuel II	-	Sim

Fonte: Livro de Arrolamento Judicial do Palácio das Necessidades, AHPNA, 4.1.1. Cx.2 1º Vol e Lista de Registo de Licenças de Condução do Governo Civil de Lisboa

*Porque a verdade é esta:  
não são inventores ou artistas  
capazes de se nobilitarem pelo seu mérito  
o que entre nós falta,  
mas sim quem apareça com a sua fortuna  
a proteger os que trabalham e estudam.*

*Diário de Notícias, 20 de Setembro, 1910, 1.*

## 10. Os protótipos e a ilusão de uma indústria automóvel

A ideia de criação de uma indústria automóvel em Portugal, com as vantagens que daí poderiam advir, não só na perspectiva da balança comercial como também na inevitável alavancagem que essa indústria poderia trazer a nível de emprego e de incremento da capacidade de mobilidade motorizada, despertou algumas opiniões apaixonadas entre os observadores directos desse fenómeno, na época.

### 10.1 A ilusão de uma indústria automóvel

No princípio do século XX, a propósito da publicação do primeiro regulamento de circulação automóvel, a *Gazeta dos Caminhos-de-Ferro* reflectia sobre essa lacuna:<sup>567</sup>

Temos, além disso, a falta de fábricas destes veículos, o que representa duas novas dificuldades: primeira, porque há que mandá-los vir do estrangeiro, onde as fábricas estão sobrecarregadas de encomendas, algumas com trabalho garantido já para dois a três anos; segunda, porque o prémio do ouro, os direitos aduaneiros e do selo tornam caríssima a aquisição e uso destes carros. E ainda a falta de fabricação portuguesa representa uma nova dificuldade, por se carecer de quem substitua de momento qualquer peça, proceda a reparações ou se encarregue de qualquer modificação, sem se recorrer a industriais inteligentes, não há dúvida, mas que não sendo essa a sua especialidade, não podem satisfazer com prontidão e economia aqueles requisitos. (...) Eis porque há muito esperamos, com ansiedade, que uma fábrica de Lisboa que sabemos está construindo alguns carros (...) apresente a sua obra e que ela seja boa e prática, e adaptável, tanto em custo do veículo como no da sua exploração.

Em 1903, numa altura em que já eram do domínio público algumas tentativas infrutíferas de levantamento de uma indústria automóvel em Portugal, havia ainda portugueses que acreditavam ser esse o caminho a tomar pelo país. Na reunião de “fusão” das duas comissões destinadas a criar o Real Automóvel Clube de Portugal, que teve lugar em 20 de Fevereiro desse ano, esse assunto ainda tinha força para ficar lavrado em acta:<sup>568</sup>

Realizada a corrida com êxito incontestável, (...) a comissão continuou os seus trabalhos, tratando agora da elaboração dos estatutos, sendo os fins do Clube auxiliar e desenvolver o automobilismo como meio de transporte económico e altamente vantajoso, como sport essencialmente moderno e como margem para a criação de uma nova indústria. O Sr. Carlos Bocage tomando de novo a palavra afirmou que os fins do Clube que ele e os seus amigos tencionavam organizar eram exactamente os mesmos, parecendo-lhes contudo difícil a criação de uma indústria automobilística, porquanto outros países, como a América, com larga iniciativa e grandes capitais, têm procurado alcançar o mesmo “desideratum”, não conseguindo nunca fazer concorrência à indústria francesa. (...) O Sr. Dr. Zeferino insistiu de

---

<sup>567</sup> *Gazeta dos Caminhos-de-Ferro* (Lisboa), 16 de Outubro, 1901, 333.

<sup>568</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 1 de Março, 1903, 6.

novo na probabilidade de se criar uma nova indústria que poderia começar pelas reparações dos automóveis e acabar com a sua construção

A verdade é que já em 1896 – quando em Portugal existia um único automóvel, que provavelmente já não andava, o *Panhard et Levassor* do Conde de Avilez – uma empresa nacional de capitais ingleses, a *Humber & Company Portugal Limited* apresentou junto das autoridades oficiais portuguesas um requerimento para “construção de vehiculos de todos os systemas e feitos, movidos por motores automáticos, dentro e fora das povoações”.<sup>569</sup> A precocidade deste pedido é tanto mais significativa quanto se sabe que a *Humber* tinha justamente iniciado a produção de motociclos no princípio desse ano, nas suas instalações em Inglaterra – os quais estiveram presentes na *International Horseless Carriage Exhibition* merecendo críticas muito favoráveis – e estava a lançar uns curiosos triciclos fortemente inspirados nos franceses da *Leon-Bollée*.<sup>570</sup>

Os objectivos deste requerimento acabaram por nunca serem revelados pois a *Humber* desistiria pouco depois da sua intenção, avançando contudo para a construção local de bicicletas, produzidas na sua fábrica da Travessa da Guarda, nº 21 à Junqueira. O registo da marca ocorreu em 5 de Agosto de 1896 e, sem perder tempo, a empresa de capitais britânicos<sup>571</sup> formalizou junto das autoridades portuguesas, em Setembro desse ano, uma autorização para poder produzir vehiculos de todos os sistemas e feitos, movidos por motores automáticos, uma vez que a produção de bicicletas já estava salvaguardada. Da mesma forma surpreendente com que este pedido deu entrada no Instituto de Propriedade Industrial, verificou-se que, pouco tempo depois, a própria *Humber* desistia da sua intenção, ficando no ar a dúvida sobre qual a gama de produtos que iria ser produzida na nova fábrica da Junqueira: as motos com motores *Pennington* ou os triciclos vendidos em Inglaterra como *Coventry-Bollée*? E se a produção tivesse tido algum sucesso seria possível esperar que a *Humber* produzisse em Portugal o seu *Phaeton* de dois lugares, com direcção vertical, o seu primeiro automóvel produzido em 1899?

Seria três anos mais tarde, em Junho de 1899, que daria entrada o primeiro requerimento de uma empresa de capitais portugueses – a Empresa Industrial Portuguesa – com o objectivo de produzir automóveis no nosso país. O texto da petição oficial era muito semelhante ao da *Humber* mas com uma nuance interessante. Com efeito, a EIP solicitava autorização para o “fabrico de vehiculos de todos os systemas e feitos movidos por motores automáticos, vulgarmente conhecidos por automobiles”.<sup>572</sup>

A Empresa Industrial Portuguesa, cujo accionista principal era o Conde de Burnay, contratou ainda nesse ano de 1899 um técnico francês, Albert Beauvalet, que terá trazido planos e processos de fabrico da sua terra natal. Uma das jóias da coroa do império de Henrique Burnay, conjuntamente com a CUF e a Companhia dos Tabacos, era a Empresa Industrial Portuguesa, um dos grandes baluartes metalúrgicos nacionais na transição do século XIX para o XX. Em anúncios publicados durante o ano de 1900,<sup>573</sup> a Empresa Industrial Portuguesa apresentava o seu imenso *portfolio* industrial que passava pela fundição, forja, caldeiraria, construção civil e mecânica, material agrícola, galvano-plastia, moldes e instalação de motores, entre outros. A produção de automóveis faria sentido sob o ponto de vista do *know-how* da empresa que pretendia alargar o mais possível a sua produção a uma gama de produtos que tivesse uma cadência regular e não dependesse de caprichosas e não planeáveis solicitações exteriores.

<sup>569</sup> *Boletim da Propriedade Industrial* (Lisboa), 1896, 167.

<sup>570</sup> *Encyclopedie de l'Auto* (Paris: ETAI, 1980), 332-333.

<sup>571</sup> David Culshaw e Peter Horrobin, *The Complete Catalogue of British Cars (1895-1975)* (Dorchester: Veloce Publishing, 1997). 163-4. Thomas Humber fundou a sua própria empresa em 1868, na cidade de Sheffield, com o objectivo de produzir bicicletas. O sucesso indelével da sua gama de produtos foi-se traduzindo pela necessidade constante de incrementar a produção, que se reflectia na abertura crescente de novas fábricas. Com efeito, até 1889, a *Humber* abriu sucessivamente as linhas de produção de Nottingham, Beeston, Wolverhampton e Coventry o que aumentou e muito a sua capacidade instalada. Consolidado o negócio das bicicletas, a *Humber* começou a estudar outras possibilidades de incrementar o negócio e a ideia de produzir motociclos afigurou-se naturalmente como o corolário lógico a seguir. Na realidade, essa ideia rapidamente se mostrou como uma via muito interessante, susceptível de aumentar o valor acrescentado da sua produção visto que, literalmente, se tratava de adaptar um motor estacionário a uma vulgar bicicleta – aumentando a facturação e as margens! As motos constituíram igualmente um sucesso e apesar da saída de Thomas Humber da empresa em 1892 a expansão do negócio não parou. Um dos passos imediatos constituiu a abertura de fábricas de bicicletas no estrangeiro. A maior de todas foi a de Westboro, em Massachusetts, nos Estados Unidos, que, em 1894, produzia 150 unidades por semana, um número interessante para a época. Dois anos depois, a *Humber* passava a produzir uns triciclos fortemente inspirados nos modelos de Leon Bollée.

<sup>572</sup> *Boletim de Propriedade Industrial* (Lisboa), 1899, Patente de Indústria Nº 167, 120.

<sup>573</sup> *Anuário Comercial de Portugal* (Lisboa), 1900, 78.



Existem várias referências que comprovam a produção de protótipos e a execução de vários testes. A começar pelo próprio Beauvalet, o técnico francês recrutado por Baerlein, administrador da empresa, que o confirmou em textos escritos publicados pela imprensa, cerca de 30 anos depois dos acontecimentos. Na revista *Guiauto*, o francês escreveu o seguinte:<sup>574</sup>

[C]ontratado pela Empresa Industrial Portuguesa, cheguei a Portugal definitivamente em 31 de Outubro de 1899 (lá vão 30 anos) para, nesta importante fábrica, montar uma oficina de construção de automóveis e dirigir a mesma; já tinha vindo a Lisboa em Maio de 1898 para montar a Fábrica de Bicicletas Humber, onde o Exmo. Senhor Baerlein, director da EIP me tinha conhecido, tendo-me contratado o mesmo senhor em Agosto de 1899 na casa Clement em Levallois-Perret, onde dirigia a oficina mecânica da construção dos automóveis eléctricos Columbia ali construídos

Outro testemunho deve-se a Sanches de Castro que, em algumas memórias avulsas, afirmou o seguinte:<sup>575</sup>

Constava nessa altura que Beauvalet tinha vindo para Portugal para construir um automóvel na fábrica de bicicletas Humber, à Junqueira, que depois tinha ido para a Empresa Industrial, mas que o carro não tinha dado resultado e que... tinham enterrado o “aborto” num buraco da fábrica.

Um outro depoimento foi prestado por Carlos Santos, sócio da empresa C. Santos Lda e presidente do ACP nos anos 30, que foi funcionário da Empresa Industrial Portuguesa no início do século XX e testemunhou vários testes dinâmicos dos protótipos:<sup>576</sup>

Lembro-me muitíssimo bem de ver um carro do tipo dos do Darracq subir com grande ruído a rua Luis de Camões a Santo Amaro sucedendo-se os estoiros e as descargas, a velocidade era da ordem dos 10 km/h.

Estas informações, desconstruídas no tempo e produzidas em fontes diversas, permitem-nos, com alguma segurança, assegurar os seguintes factos:

- i) Albert Beauvalet veio para Portugal, no final do século passado, com a missão específica de projectar e construir um automóvel destinado a ser produzido em Portugal.
- ii) Beauvalet veio a convite de Fernando Baerlein, director da Empresa Industrial Portuguesa, uma fábrica com uma grande capacidade instalada, sediada em Santo Amaro.
- iii) Beauvalet trouxe consigo outro francês, eventualmente, um engenheiro, de seu nome Clavet.
- iv) O veículo *EIP* foi construído e chegou a rodar, conforme demonstra o depoimento de Carlos Santos.
- v) O *EIP* seria similar ao *Darracq* da época o que faz algum sentido tendo em conta a excelente imagem que essa marca francesa tinha na altura. Contudo, seria expectável que a viatura produzida fosse similar a um *Clément* ou a um *Gladiator*, produzidos em Levallois-Perret e com os quais tanto Beauvalet como Clavet estariam mais familiarizados

Tendo em conta a dimensão potencial do mercado e as características da própria produção desta época, que recorria intensivamente a mão-de-obra com alguma qualificação, seria expectável ter um volume de fabrico da ordem das 20/30 unidades por ano. Todavia, foi assim que alguns anos antes se iniciaram outras marcas, sobretudo em França, com produções anuais na casa das dezenas de veículos. É certo que para alguns observadores mais informados sobre o assunto, como era o caso da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, o baixo volume seria sempre um óbice na perspectiva da amortização dos capitais necessários nesse investimento.<sup>577</sup> Mas esta questão seria essencialmente pertinente

<sup>574</sup> *Guiauto Ilustrado* (Porto), Setembro, 1929.

<sup>575</sup> *O Motor* (Lisboa), 10 de Julho, 1928, 4.

<sup>576</sup> Calixto, *Fala a Velha Guarda*, 172.

<sup>577</sup> “Sendo muitos os tipos de motores e de aparelhos privilegiados nem os podemos construir nem temos o direito de exigir dos proprietários desses privilégios o estabelecimento de oficinas em Portugal para um limitado consumo” “Associação dos Engenheiros Civis Portugueses – Representação à Câmara dos Senhores Deputados”, *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXXVIII (1907): 274-275.

no domínio da construção de motores e transmissões, onde os capitais eram necessariamente mais avultados, tendo em conta as exigências de construção e, portanto, mais difíceis de serem ressarcidos com volumes baixos. Não se sabe o que terá acontecido entre o pedido de patente de indústria, registado em 1899 e o os princípios de 1901 mas, por despacho ministerial de 13 de Março desse ano, era recusada a patente de nova indústria à Empresa Industrial Portuguesa.<sup>578</sup> Para Alfredo Duro, a decisão de não avançar com a produção de automóveis por parte do Conde de Burnay deveu-se “por incompetência dos técnicos e carência de matérias-primas.”<sup>579</sup> O fracasso desta indústria não implicou a resignação da família Burnay que manteve sempre o interesse por esse sector de negócio. Na primeira reunião da direcção do Real Automóvel Clube, Eduardo Burnay manifestava a sua confiança de que “o nosso Clube pode dar lugar à criação de uma nova indústria em Portugal – a do fabrico de automóveis”<sup>580</sup> argumentando ainda que “se hoje as nossas oficinas se empregam apenas nas reparações dos motores, é muito possível que amanhã se empreguem no fabrico”.<sup>581</sup>

Em 1901, em contra-ciclo com o processo da EIP, Lisboa é outra vez agitada com a perspectiva de uma indústria automóvel. Com efeito, sob o sugestivo título “Automóveis portugueses”, a *Gazeta dos Caminhos-de-Ferro*, publica uma notícia em que a possibilidade de produção de veículos volta a estar na ordem do dia:<sup>582</sup>

Disseram os jornais que no dia 14 se faria uma experiência de veículos automóveis feitos em Lisboa. (...) Esses automóveis são o produto da indústria nova que os jornais disseram há tempos o sr. Alfredo de Brito fora estudar ao estrangeiro, e a sua construção é feita por conta de uma sociedade formada, além do sr. Brito, pelos senhores Cannel, da casa Parry & Son, Henrique Taveira, Jacinto de Almeida e Carlos Alves.

Estão construídos seis carros *mylords* para duas pessoas com motor Mors, modificado, de dois cilindros e força de 4 cavalos. Este sistema de motor é o mais acreditado e o que tem ganho as grandes corridas Paris-Lyon, Paris-Bordéus, Paris-Nice e agora o notável desafio Paris-Berlim. O combustível é o *stiline*, éter de petróleo, inflamado por electricidade produzida por um dínamo que, durante a marcha, carrega acumuladores que são postos em acção para subir as rampas mais fortes, do que resulta que nunca falta a força motriz em qualquer acidente do caminho, mesmo em rampas até 15 por cento. Têm os carros três velocidades, 10, 20 e 30 km/h e dois freios, sendo um mecânico e outro de pedal.

Este facto é igualmente confirmado por Armando Adão, motorista profissional, que recordou também esses automóveis em breve entrevista publicada na Revista do ACP.<sup>583</sup>

Por exemplo: uma tentativa para a indústria nacional de automóveis que falhou estrondosamente (...) Estávamos aí em 99. Eu era ao tempo empregado da casa Parry & Son e foi lá que se efectuou essa tentativa. Chegou a Lisboa um francês, engenheiro ou coisa parecida, com os respectivos desenhos. A coisa começou a tomar vulto e o que é certo é que se construíram dois automóveis. Foram só até Cascais porque o francês era homem de poucos recursos e trouxe-nos o pior que havia. Se tivesse sido coisa de jeito talvez que a indústria tivesse pegado a valer logo nessa ocasião.

Mas a verdade é que as experiências efectuadas com estes veículos não tiveram continuidade e a *Parry & Son* acabou por desistir de investir mais neste sector de actividade, seguramente frustrada com os resultados obtidos.<sup>584</sup>

O rei D. Carlos, que acompanhou seguramente os bastidores e os procedimentos oficiais de todos estes processos, terá sentido necessidade de, sem justificar a decisão do governo, mostrar a sua solidariedade institucional quando, em Setembro de 1902, por ocasião de uma visita à fábrica de automóveis *Charron, Girardot et Voigt* terá respondido ao Sr. Charron, perante o jornalista do semanário *Le Velo* publicado em Paris, que lhe perguntava sobre a possibilidade de produzirmos automóveis no nosso país que “não acreditava na possibilidade

<sup>578</sup> *Boletim de Propriedade Industrial* (Lisboa), 1901, 116.

<sup>579</sup> Duro, *História do Automóvel*, II.

<sup>580</sup> Actas das Reuniões de Direcção, 18 de Abril, 1902, Arquivos do Automóvel Clube de Portugal.

<sup>581</sup> *Ibidem*.

<sup>582</sup> *Gazeta dos Caminhos-de-ferro* (Lisboa), 16 de Julho, 1901, 218.

<sup>583</sup> *Revista do ACP* (Lisboa), Janeiro, 1931, 16.

<sup>584</sup> “Anos depois, outra firma das mais antigas e importantes do meio metalúrgico de Lisboa, os engenheiros Parry & Son, fazem construir motores de explosão a gasolina, de força de seis cavalos para automóveis e indústria, sem resultados satisfatórios sob o ponto de vista económico.” Duro, *História do Automóvel*, II.

de se criar uma indústria automóvel, pelo menos por agora, faltando a generalidade dos elementos necessários para se atingir esse objectivo.”<sup>585</sup>

## 10.2 Os protótipos

A par das tentativas de implementar uma indústria automóvel nacional – embora à escala de produção anual de algumas dezenas de unidades – alguns portugueses tentaram desenhar os seus próprios protótipos, seduzidos pelas potencialidades e pelos desafios propostos por esses novos veículos. O primeiro exemplo veio do Porto, através da perseverança de João Garrido que, como vimos anteriormente, começou por vender motociclos e triciclos e que no dealbar do século XX iniciou, juntamente com Silvestre Dias Teixeira, o comércio automóvel em Portugal, assegurando a representação de algumas marcas francesas como a *Decauville*, a *Clément*, a *Boyer* e a *Charron, Girardot & Voigt*. O seu entusiasmo pelas máquinas e a contribuição de um grande mecânico, Benedito Ferreirinha, resultaram na construção de um chassis rolante, equipado com motor, a que João Garrido chamava a “Cama de Ferro”. A demonstração desse facto foi dada por vários testemunhos. Na revista *Guiauto Ilustrado*, por exemplo, a propósito de uma homenagem póstuma a Benedito, escreveu-se o seguinte:<sup>586</sup>

Foi ele [Benedito Ferreirinha] quem primeiro em Portugal se abalançou a construir um carro, ainda que com motor estrangeiro, tendo concebido e executado um – cujo esqueleto ainda hoje se pode ver na garagem do Sr. João Garrido Júnior – que por gracejo recebeu dos automobilistas da época o nome de «Cama de Ferro».

A verdade é que esse chassis rolante chegou a ter uma carroçaria, do tipo *vis a vis*, “parecida com a do Decauville que o Manuel Ferreira vendeu para Lisboa em troca do Panhard et Levassor que pertenceu ao Conde de Avilez.”<sup>587</sup> O chassis era em tubo de ferro soldado, a transmissão era por correia, não tinha caixa de velocidades e o motor era um *Aster*. Os pneus e as rodas eram semelhantes aos dos triciclos e quadriciclos *Clément* – marca representada por João Garrido – isto é, muito semelhantes aos utilizados pelas bicicletas.

Uma nova tentativa – esta documentada pelo pedido de patente – foi protagonizada por dois homens, António Machado da Cruz e Joaquim de Sousa Mesquita que em Fevereiro de 1901 divulgaram o seu projecto de “carroça automóvel” com um objectivo claro de veículo de trabalho, equipado com uma generosa caixa de carga e com os dois eixos colocados praticamente nas extremidades do veículo.<sup>588</sup> O motor, um menos habitual V4, estava colocado ligeiramente atrás do eixo traseiro e o sistema de direcção ainda era de cana de leme e não de volante como estava já consagrado nessa altura. Numa altura em que tudo num automóvel era novidade e carecia de testes e experiências não deixa de ser curioso que, para efeitos de um processo de patente de um automóvel, dois portugueses tenham aparentemente estudado um propulsor de 4 cilindros em V, colocado atrás do eixo traseiro. Porém, o motor em V não era propriamente uma novidade. O primeiro automóvel importado para Portugal, o célebre *Panhard et Levassor*, tinha um motor V2, com um ângulo muito estreito, que mais tarde seria abandonado a favor de um 2 cilindros em linha – o *Phoenix* da *Daimler*. Já nessa altura, em França, as marcas *Mors* e *Ader* especializaram-se na produção de motores em V, propondo diversas cilindradas com 2 e 4 cilindros. O motor é interessante porque possui uma arquitectura muito semelhante à dos motores V8 que surgirão na América três décadas depois. O ângulo de abertura é de 90º e possui uma única árvore de cames central que comanda as hastes de abertura das válvulas de admissão e escape. Mas o motor não era o objecto da patente. Na realidade, o seu conceito e a sua tipologia, constituem uma cópia declarada do motor *Mors* de idêntica arquitectura sendo até mais credível admitir que os autores da patente tenham optado por utilizar o motor dessa marca francesa no seu conceito de carroças automóveis.

José Augusto Pimentel, um antigo mecânico automóvel das Caldas da Rainha, publicou em 1999 um livro de memórias em que faz uma abordagem genérica não só dos locais como

<sup>585</sup> *Le Velo* (Paris), 20 de Setembro, 1902, 1.

<sup>586</sup> *Guiauto Ilustrado* (Porto), Outubro, 1929, 18.

<sup>587</sup> *O Volante* (Lisboa), 5 de Maio, 1962, 3-6.

<sup>588</sup> *Boletim de Propriedade Industrial* (Lisboa), Abril, 1901, 123, Patente Nº 3607, Classe XIV. Nesta patente, os requerentes reivindicavam as seguintes novidades: “1º - Uma carroça de madeira e ferro, de quatro rodas, com lugar à frente para condutor, funcionando por sistema automóvel, sendo o motor de petróleo, gasolina, etc, colocado por baixo do leito da carroça e junto às rodas traseiras, fechado por baixo da madeira com portas laterais, para fácil exame em caso de reparação, e facilitar a visita fiscal às portas da cidade. 2º - Novo sistema de conduta eléctrica para condução de electricidade de baixa tensão e fácil isolamento. 3º - Acendimento rápido do motor por meio de um pequeno dínamo. 4º - Novo sistema de direcção por um guião, que faz mover as rodas por meio de um jogo de alavancas.”

fundamentalmente das pessoas que estiveram envolvidas no negócio automóvel naquela estância termal, tão ligada à história do automobilismo nacional. Neste livro, Pimentel revela um veículo automóvel que foi construído nas Caldas, provavelmente na primeira década do século XX, por José Francisco Curica, um serralheiro nascido em Lisboa mas que se estabeleceu por conta própria naquela cidade. O seu espírito inventivo e a sua natural habilidade cedo o motivaram a desenvolver sistemas e mecanismos de sua iniciativa e a ideia de construir um automóvel acabou se realizar. Curica “meteu mãos à obra e com a ajuda de seu filho conseguiu um veículo com as características do automóvel da época. Só que o combustível em vez de gasolina (...) foi substituído por cascalho dos pinheiros e assim mais se poderia chamar um carro a vapor.”<sup>589</sup> Aparentemente tratava-se de um triciclo – ou de um quadriciclo com a via traseira bastante mais estreita que a dianteira – com o condutor e passageiro dispostos em tandem numa estrutura muito simples mas o resto das suas características,<sup>590</sup> nomeadamente o motor e o processo de combustão, não mereceram nenhuma referência.

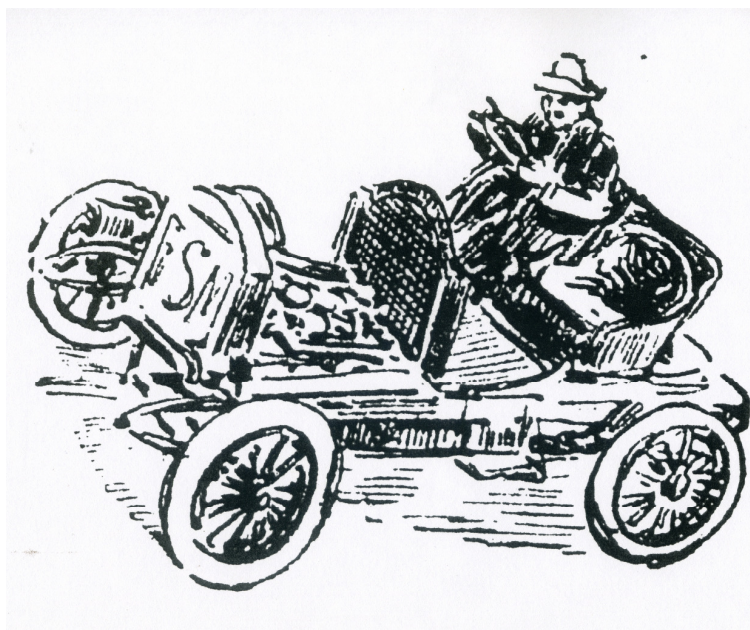


Figura 10.1 – O FSM de Francisco de Sousa Martinho  
Fonte: *Diário de Notícias* (Lisboa), 21 de Novembro, 1907, 4

Há também registo de um automóvel que terá sido produzido em Viana do Castelo,<sup>591</sup> iniciado pelo dono de uma fundição, João Moreira, tendo sido terminado pelo engenheiro João Branco, entre 1905 e 1906.<sup>592</sup>

Feitos os seus desenhos, procedeu-se em combinação com João Moreira à execução dos moldes para todos os órgãos, cilindros, cârteres, etc. etc., isto da parte mecânica pois que, por outro lado, encetavam também a construção da carroçaria, um torpedo de 5 lugares, de linha elegantíssima para aquele tempo. A oficina onde toda esta obra se realizava era a chamada Fundição do Moreira, junto à ponte em Viana do Castelo. Era uma fundição especializada em potes de ferro para cozer caldo verde e, fora os seus fornos, tinha um torno mecânico movido por um motor a gás, construído e desenhado por João Branco, e as rudimentares ferramentas de forja e bancada. Foi com estes apetrechos sumários que se construiu inteiramente em Portugal um automóvel de 4 cilindros e de 12 cv de potência que chegou a circular pelas estradas do Minho.

<sup>589</sup> José Augusto Pimentel, *Oficinas de Automóveis nas Caldas da Rainha (1920-1987)* (Caldas da Rainha: Património Histórico – Grupo de Estudos, 1999), 16.

<sup>590</sup> É muito provável que este veículo utilizasse um motor de combustão interna queimando “gás pobre” utilizando o princípio dos “gasogénios” que se popularizaram à força no nosso país durante a segunda guerra mundial.

<sup>591</sup> Nas memórias de Maria Emília Sena de Vasconcelos, não há qualquer referência a este automóvel, mas João Branco é citado como um hábil mecânico vianense, (...) personagem curiosa, sempre de boina e gravata à «Levallière». Vasconcelos, *Pequena nota*, 58.

<sup>592</sup> Sanches de Castro, “Subsídios”, 6.

Um outro protótipo interessante foi o de Francisco Sousa Martinho. Martinho, provavelmente o mesmo técnico que desenhou e produziu o motociclo vencedor da corrida “Figueira-Lisboa”, que ficou para a história como uma *Martinho-Buchet*, apresentou em 1907, em pleno Velódromo de Lisboa, uma *voiturette* desenvolvida por si. A notícia, veiculada na imprensa da época, era elucidativa:<sup>593</sup>

Dos nossos homens de «sport» um dos que mais conhece o automobilismo é Francisco Martinho. Como «chauffeur», é primoroso. Como mecânico, é hábil e inteligente. Com uma vontade enorme de triunfar, apesar do meio rotineiro da nossa terra lhe impedir os seus desejos, Martinho trabalha e consegue. E a nota principal do automobilismo em Lisboa deu-a ele com a construção da sua elegante «voiturette» com a qual no domingo se estabeleceu o «recorde» dos 5 km em pista.

Em “O Século”<sup>594</sup> também vem uma referência à *voiturette* de Martinho, como tendo sido toda construída em Lisboa nas suas oficinas, o que “honrava sobremaneira a indústria nacional.” Ao contrário de outros automóveis portugueses desta fase, mesmo sendo um protótipo, esta “*voiturette*”, de características modernas,<sup>595</sup> foi registada no Governo Civil de Lisboa, com a marca *FSM*, tendo o número de matrícula 405, em nome do seu construtor.<sup>596</sup>

O último protótipo deste período surgiu em 1910. Foi com o título “Uma revolução no Automobilismo” que a generalidade da imprensa lisboeta apresentou nas suas páginas, a notícia de um revolucionário automóvel português, que prescindia dos motores convencionais para usar como força motriz o ar comprimido. Esta fonte de energia não era propriamente desconhecida dos técnicos de automobilismo dessa época<sup>597</sup> e até o próprio Tavares de Mello, num artigo escrito em 1900, já a tinha elencado, embora classificando-a de pouco interessante, colocando-a ao lado das propostas sem futuro como os “motores a álcool, acetileno, ar comprimido e ar líquido, porque não tem até hoje aparecido nenhum a nosso ver verdadeiramente positivo e prático”.<sup>598</sup>

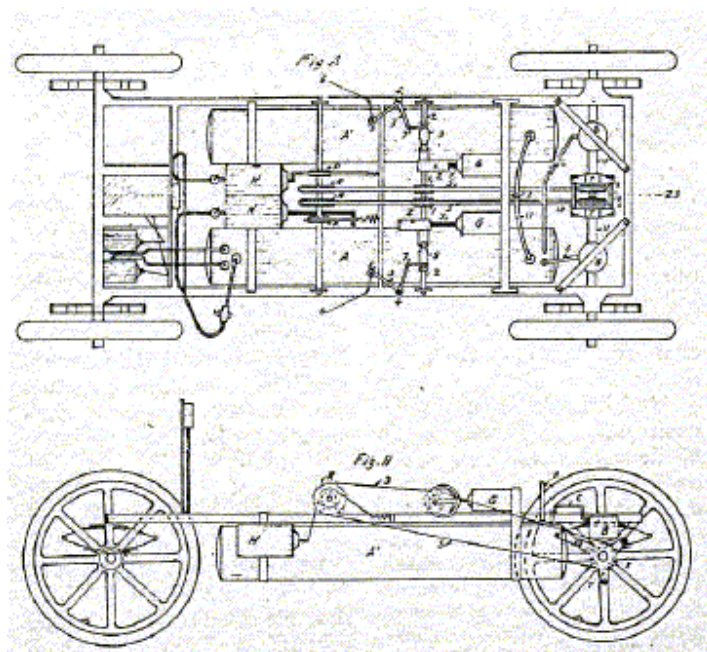


Figura 10.2 – O automóvel a “ar comprimido” de Alberto Antunes  
Fonte: Arquivos do Instituto de Propriedade Industrial.

<sup>593</sup> *Os Sports* (Lisboa), 28 de Novembro, 1907, 1.

<sup>594</sup> *O Século* (Lisboa), 14 de Novembro, 1907, 4.

<sup>595</sup> *Os Sports* (Lisboa), 28 de Novembro, 1907, 1. O motor era de quatro cilindros separados, com a força de 16 cv às 800 rpm. A ignição era de alta tensão, da Siemens-Bosch. Caixa de três velocidades com Marcha-atrás, sendo a 3ª em «prise directa». A suspensão era de molas de cinco lâminas em aço «silex» e o peso do conjunto não ultrapassava os 700 kg.

<sup>596</sup> Registo de Licenças de Condução, Governo Civil de Lisboa. O funcionário acrescentou zelosamente à frente da marca *FSM* a expressão “indeterminado”.

<sup>597</sup> Horst O. Hardenberg, “Pneumatic Locomotion”, *The Middle Ages of the Internal-Combustion Engine (1794-1886)* (Warrendale: SAE, 1999), 201-204.

<sup>598</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 1 de Maio, 1900, 7.

O invento foi apresentado por Alberto Antunes, antigo motorista da Casa Real, funcionário da Empresa Automobilista Veloz e inventor. Antunes já havia surpreendido o meio automobilista de Lisboa com um dispositivo de assistência à travagem, usando o ar comprimido como fonte de energia.<sup>599</sup> O sucesso desse sistema levou-o a pensar que poderia generalizá-lo à locomoção do próprio automóvel.<sup>600</sup> Aproveitando um chassis usado, alterou-o profundamente de modo a instalar a parafernália de sistemas que tinha inventado para atingir os seus objectivos de transporte barato, silencioso e simples:<sup>601</sup>

Na indústria automobilista hoje assaz aperfeiçoada e desenvolvida, uma grande revolução vai sem dúvida operar-se. Que em Portugal não há engenhos, que não há inventores, que não há artistas – é fácil ouvir dizer-se. E, todavia, a revolução que anunciamos na indústria de automóveis vai ser causada por um inventor português, modesto, operário, estudioso e cheio de talento, o senhor Alberto Antunes, já muito conhecido no mundo automobilista por um outro importante melhoramento. Referimo-nos ao travão de ar comprimido, conhecido por travão automático, hoje consagrado no estrangeiro e aplicado já em Portugal em doze carros, com excelentes resultados. Mas deixemos este engenho notável do distinto artista a que a imprensa da capital se referiu com elogios, quando do seu aparecimento e experiências, e falemos do novo invento, incontestavelmente superior àquele porque o hábil operário não se propôs agora modificar ou aperfeiçoar qualquer aparelho ou engrenagem dos automóveis existentes, mas apresentar um modelo de carro perfeitamente original movido por um sistema completamente novo. Trata-se do invento de um carro alimentado com ar comprimido, adquirido pelo próprio carro por meio de trepidação e impulsos. Este sistema que tem sido a preocupação de muitos engenheiros estrangeiros, cujos trabalhos nesse sentido não tinham ainda passado de teorias, coube ser descoberto e posto em prática pelo nosso compatriota, que se apressou a fazer registar já, em todos os países, o invento, e que teve a gentileza de nos convidar a assistir a uma das muitas experiências que com êxito completo tem feito com o carro da sua invenção.

O carro das experiências, salvo a carroçaria e o chassis, foi todo construído nas oficinas da Empresa Automobilista Veloz, mas os resultados obtidos foram decepcionantes uma vez que a autonomia era extremamente reduzida e o protótipo seria rapidamente esquecido.

### 10.3 A criação de uma marca portuguesa

Em 1907, Tavares de Mello, distribuidor exclusivo para Portugal dos automóveis *Darracq* desde 1902, resolveu, provavelmente estimulado pelo próprio Alexandre Darracq, criar a sua própria marca, denominada *Tavares*, com uma gama de automóveis que eram fundamentalmente modelos *Darracq* com especificações claramente estudadas para as acidentadas estradas portuguesas nos domínios da suspensão e da transmissão, baseados no versátil e fiável modelo de 25 cv.

José Caetano Tavares de Mello, um dos pioneiros do automobilismo nacional, embora bacharel em Direito era um excelente mecânico autodidacta. Em 1902 estabelece com a *Werner* (marca francesa de motociclos) e com a *Darracq* (marca francesa de automóveis) um contrato exclusivo de distribuição para Portugal, através de uma empresa sediada em Coimbra, a Empresa Automobilista Portuguesa de Leão, Moreira & Tavares. Mais tarde, entra em conflito com os seus sócios e estabelece-se individualmente, mantendo as mesmas marcas. Em 1905, apresenta um sistema de transmissão acoplável às caixas de velocidade dos automóveis para obter mais força nas íngremes subidas portuguesas e ainda nesse ano mostra claramente a sua apetência para inovar ao lançar a moto *Tavares*, que é provavelmente uma *Werner* com um completo caderno de encargos elaborado pelo próprio Tavares de Mello.<sup>602</sup> Entusiasmado com este lançamento, Tavares de Mello deverá ter contactado a *Darracq* para lhe propor o mesmo conceito nos seus automóveis. Esta “metamorfose” não era nova e vários foram os exemplos desta migração de marcas na indústria automóvel da Europa no princípio do século XX, em particular no Reino Unido, o que serviu, de alguma forma, como recuperação do atraso relativo dos britânicos neste domínio.<sup>603</sup>

<sup>599</sup> Este invento foi registado no Instituto Nacional de Propriedade Industrial, com o Nº 7015, no dia 20 de Outubro de 1909, recebendo a designação comercial de “Travão Alberto”.

<sup>600</sup> Registado no Instituto Nacional de Propriedade Industrial, com o Nº 7047, no dia 24 de Novembro de 1909.

<sup>601</sup> *O Século* (Lisboa), 20 de Setembro, 1910, 1.

<sup>602</sup> *Portugal Chauffeur* (Coimbra), Janeiro, 1905, 1.

<sup>603</sup> Flink, *The Automobile Age*, 20.



Most of the early British cars, explains S.B. Saul<sup>604</sup>, were adaptations or superficially modified versions of French models. The British Talbot, for example, was assembled from Clément parts made in France; the Siddeley was a British-designed radiator attached to a Peugeot chassis. De Dion-Bouton engines and Lacoste and Batemann chassis equipped with single-cylinder engines were exported from Paris and widely used by British makers, who attached their own bodies and sold the cars under their own names.

Porém, neste caso, a ideia deverá ter sido pensada dentro da cultura da própria marca, isto é, assimilando as diferentes experiências europeias estabelecidas através da produção sob licença dos produtos *Darracq* em diversos países europeus. Alexandre Darracq, um industrial de êxito, sempre tentou o desenvolvimento do seu negócio através da criação de sociedades nos diferentes mercados europeus com vista à produção dos seus automóveis sob licença. Foi o que sucedeu na Alemanha, num acordo estabelecido com a Opel;<sup>605</sup> em Itália com a criação da *SIAD (Società Italiana Automobili Darracq)* futuro embrião da *ALFA* e, mais tarde, da *Alfa Romeo*;<sup>606</sup> e em Espanha, com o estabelecimento da *Sociedad Anónima Española de Automoviles Darracq*, em Vitoria.<sup>607</sup> Em Portugal, talvez devido à falta de mão-de-obra especializada e à ausência de tradição em engenharia automóvel entendeu-se que a expansão da *Tavares* se quedaria apenas ao nível das adaptações mecânicas e do *marketing* estabelecendo-se uma marca própria para consumo local. Em Maio de 1906, depois do conturbado Concurso de Excursionismo Lisboa-Coimbra-Lisboa, Tavares de Mello começou a intitular os seus automóveis como *Darracq-Portugal*, facto que se comprova através de um texto de publicidade redigida, na imprensa lisboeta. Ao mesmo tempo, Tavares de Mello manteve a política de agressividade comercial que o caracterizou nos tempos iniciais da *Darracq*, propondo recordes e publicitando-os na imprensa portuguesa. Foi o que aconteceu em Julho de 1907, em que o empresário efectuou o recorde Paris-Coimbra, homologado pelo Real Automóvel Clube de Portugal e com o qual fez uma intensa campanha publicitária aos seus *Automóveis Tavares*. Nos finais de 1906, surge na imprensa uma campanha de publicidade que aborda tanto os automóveis como os *omnibus Tavares de Mello*<sup>608</sup> e em 1908, há um registo fotográfico de um autocarro de transporte de passageiros da marca *Tavares*,<sup>609</sup> com uma potência de 25 cv, destinado à carreira Régua-Lamego. Porém, gradualmente, os *Tavares* deixaram de aparecer na imprensa nacional. A verdade é que as autoridades portuguesas nunca homologaram a marca *Tavares*,<sup>610</sup> não havendo assim registo estatístico de quantos modelos terão sido vendidos sob essa marca. Por outro lado, o próprio Tavares de Mello não terá atribuído grande importância a esse esforço de criação de uma marca portuguesa de automóveis pois cinquenta anos mais tarde, em entrevista sobre o seu famoso recorde Paris-Coimbra, referiu-se ao seu automóvel como um *Darracq* e não como um *Tavares*.<sup>611</sup>

Apenas na Península Ibérica, estes “embriões industriais” concebidos pela marca francesa não teriam continuidade. Nos outros países, a generalidade das fábricas criadas nesse âmbito prosperaram e ganharam vida própria, em particular a *Opel* – que se autonomizou criando a sua própria gama depois de ter obtido massa crítica com a comercialização dos *Darracq* – a *Società Italiana Automobili Darracq* que mais tarde haveria de ser adquirida para gerar a *ALFA* – *Anónima Lombarda Fabrica Automobili* – que daria lugar à *Alfa Romeo* e até a Sunbeam que beneficiaria das infra-estruturas da *Darracq* no Reino Unido.

## 10.4 Os carroçadores

Como se viu anteriormente, a herança hipomóvel esteve bem presente no desenvolvimento inicial da nova indústria automóvel. Para adaptar os novos motores térmicos de pequenas dimensões – mas também de pequena potência – às estruturas rolantes, era necessário

<sup>604</sup> S.B.Saul, “The Motor Industry in Britain up to 1914”, *Business History*, 5 (December 1962): 22-38.

<sup>605</sup> David Burgess Wise, *The Illustrated Encyclopedia of Automobiles* (London: New Burlington Books, 1987), 257.

<sup>606</sup> Peter Hull, *Alfa Romeo* (New York: Ballantine Books Inc., 1971), 10-11.

<sup>607</sup> N. Baldwin et al., *The World Guide to Automobile Manufacturers* (London: Facts on File, 1987), 128.

<sup>608</sup> *Ilustração Portuguesa* (Lisboa), Suplemento Publicitário de 1906, s/p.

<sup>609</sup> *A Caça* (Lisboa), Junho, 1908, 175.

<sup>610</sup> Com excepção dos anúncios inseridos pelo próprio Tavares de Mello, a imprensa em geral nunca se referiu aos seus automóveis como sendo da marca *Tavares*. A única excepção é *O Automobilista* (Lisboa) de 16 de Outubro, 1910, num artigo em que evoca o “distinto chauffeur amador”, referindo-se aos seus importantes recordes, em particular, “o de Paris-Coimbra, 1801 km em 77 horas e 29 minutos num carro *Tavares de Mello* double phaeton 20 cv, 4 cilindros, partindo de Paris a 28 de Junho de 1907 e chegando a Coimbra no dia 1 de Julho.”

<sup>611</sup> Calixto, *Fala a Velha Guarda*, 22.

recorrer a soluções simples e já testadas. Por essa razão e para não comprometer a fiabilidade dos seus produtos, os primeiros construtores recorreram às soluções preconizadas pelas indústrias hipomóvel e de bicicletas. Assim, para manter a simplicidade, os primeiros automóveis eram basicamente estruturas rolantes equipadas com um motor, integrando simples bancos para transporte do condutor e dos eventuais passageiros. Não havia margem para pensar ainda na forma de construir uma protecção à volta do condutor e dos passageiros pois isso dispersava o talento e implicava maior peso, o que dificultava a tarefa desses automóveis pioneiros.

Alguns historiadores do automóvel como Georgano<sup>612</sup> realçam essa faceta hipomóvel dos primeiros automóveis, acrescentando que os primeiros protótipos, mais do que veículos hipomóveis, eram constituídos por motores assentes numa estrutura com rodas sem qualquer tipo de carroçaria, como eram os casos do triciclo de *Benz*, de 1886, ou do *Stahlradwagen* da *Daimler*, de 1889. Assim, só a partir de meados da década de 1890 é que se começam a usar diferentes carroçarias e, aí sim, vêm ao de cima a herança e a cultura da construção hipomóvel, apostando-se inicialmente apenas em carroçarias abertas, por razões de peso, uma vez que as potências dos primeiros motores eram fracas.

Idêntica opinião é, aliás, formulada por Anthony Bird:<sup>613</sup> os primeiros automóveis eram essencialmente estruturas rolantes rudimentares equipadas com pequenos motores térmicos estacionários, um pouco mais rápidos do que os utilizados na indústria, de forma a evitar complexidades desnecessárias que pudessem comprometer o objectivo principal. Só mais tarde, no princípio da década de 1890, resolvidos os principais problemas mecânicos de adaptação dos motores e assegurado um comportamento dinâmico minimamente eficaz, é que a produção de carroçarias começou a dominar a indústria automóvel daquela época. E a influência cultural dos carroçadores de hipomóveis era tão grande que o binómio forma-funcionalidade das carruagens, com referências históricas de séculos, se manteve também nos primeiros automóveis, distinguidos como vulgares veículos de tracção animal: *Phaeton*, *Cabriolet*, *Victoria*, *Dog-cart*, *Brougham*, *Landaulet*, etc. Contudo, a verdade é que as exigências dos novos clientes e o aumento das distâncias percorridas obrigaram os construtores a desenvolverem a sua oferta no sentido de proporcionarem maior conforto, segurança e higiene. O automobilismo deixava lentamente de ser um “assunto exclusivo de homens” para passar a ser cada vez mais um “assunto de família”. Circular sob chuva ou à mercê de um sol inclemente, sujeito à poeira e aos gases de escape, não era agradável para ninguém e, conseqüentemente, cada vez menos tolerável para os ocupantes dos veículos. Aceti realça a evolução que os principais carroçadores foram levando a cabo ao longo da primeira década do século XX em que as questões estéticas conviviam com a necessidade de proteger o condutor e os passageiros, proporcionando-lhes um conforto acrescido.<sup>614</sup>

Até à década de 20, o manual de procedimentos de uma carroçaria para automóvel em pouco diferia daquele que era usado nas carruagens produzidas a partir do século XVII.<sup>615</sup> Por essa razão, as empresas que se dedicavam à produção de carruagens acabaram por integrar naturalmente a cadeia de valor da nova indústria, adaptando-se à construção das carroçarias que eram posteriormente montadas nos chassis rolantes dos automóveis.<sup>616</sup> Na Europa, nomes

<sup>612</sup> “On a souvent dit que les premières autos n'étaient que des voitures sans chevaux. Il est plus exact de dire que les véhicules pionniers furent des moteurs sur roues sans aucune carrosserie proprement dite. Cette considération s'applique certainement au tricycle de Benz de 1886 et au «Stahlradwagen» Daimler 1889, même si la première voiture de Gottlieb Daimler de 1886 avait été une charrette hippomobile modifiée. Il fallut attendre le milieu des années 1890, époque où les constructeurs commencèrent à proposer différentes carrosseries, pour voir les traits caractéristiques des voitures hippomobiles transférés à l'automobile. Au début il s'agissait toujours de carrosseries ouvertes car le moteur étant de faible puissance, aucun constructeur sérieux ne l'aurait chargé du poids supplémentaire d'une carrosserie fermée.” Georgano, *Les Voitures de 1886 à 1930*, 79.

<sup>613</sup> “The bodywork of the earliest experimental motor cars was a mere afterthought, little more than a seat perched a-top the machinery and when the car developed into an article of commerce, in the early 1890's it was natural that the coachwork and fittings should follow established carriage patterns as closely as possible. Various mechanical details, however, obtruded themselves, and these dictated changes and finally demanded the evolution of quite new body styles which had little but their names – Phaeton, Cabriolet, Victoria, Dog-cart, Brougham, Landaulet – in common with the carriages on which they were based.” Bird, *Antique Automobiles*, 135.

<sup>614</sup> “Ancora più importante fu l'apporto dei carrozzieri, il cui lavoro di «vestizione» dei telai non doveva soltanto rispondere ai canoni estetici del momento ma aveva anche un profondo significato tecnico, soprattutto nell'ambito della sicurezza e del comfort, essendo appunto la carrozzeria l'involucro protettivo di conducente e passeggeri.” Aceti, *Antenate e veterane*, 180.

<sup>615</sup> “Dans les années vingt, les plus belles carrosseries étaient encore construites selon les méthodes traditionnelles remontant au XVIII<sup>e</sup> siècle.” Georgano, *Les Voitures de 1886 à 1930*, 197.

<sup>616</sup> “Body-engineering techniques for cars were literally carried forward from the days of the horse-drawn carriage. People were accustomed to instruct builders of carriages to design and create special bodies for them to meet their requirements. These coachbuilding skills, and also the personal customer contacts of the relevant companies, were carried over directly to the new horseless-carriage era”. Karl E. Ludvigsen, “A Century of Automobile Body Evolution”, *The Automobile*, 76.

como *Kellner, Rothschild, Binder, Mulliner e Hooper*, por exemplo, mantendo a sua produção hipomóvel, criaram também secções ou departamentos que passaram a dedicar-se à indústria automóvel, utilizando os mesmos procedimentos, as mesmas técnicas de enformação de chapa ou de tratamento da madeira, as mesmas ferramentas, as mesmas máquinas e, na maior parte dos casos, as mesmas pessoas.<sup>617</sup> A construção duma carroçaria obedecia assim, por inteiro, às regras que durante dezenas – e nalguns casos centenas – de anos foram prescritas na definição dos veículos hipomóveis. Tudo começava com um desenho à escala natural, em grandes folhas verticais, onde se definia a volumetria e se desenhava a estrutura principal em madeira. Realizado esse esqueleto em madeira, reforçado nas zonas mais solicitadas pelos esforços exteriores por esquadros em aço, era a vez de se realizar a cobertura da carroçaria, justaposta sobre esse esqueleto, a qual utilizava folhas de madeira, folhas metálicas de grande maleabilidade ou ainda lona de alta resistência.<sup>618</sup>

Em Portugal, essa capacidade de adaptação foi semelhante àquela que se verificou no restante continente europeu. Com efeito, no nosso país, muitas das pequenas oficinas que se dedicavam ao fabrico, reparação e manutenção de carruagens fizeram a sua natural reconversão para a indústria de carroçarias de automóveis e algumas delas com pleno sucesso, a exemplo do que sucedeu noutros países europeus.<sup>619</sup>



Figura 10.3 – Produção artesanal de uma carroçaria, nas instalações da empresa Ferreira & Viegas, Lda  
Fonte: *Ilustração Portuguesa* (Lisboa), 311 (1912), 189.

Em Lisboa, para além de António Garcia & Filhos, existiam, entre outras, as firmas Ferreira & Viegas, Almeida & Navarro e Niels Hansen. No Porto, destacaram-se a Fábrica de Carroçarias Emídio Quintela, a Oficina de Carruagens Romualdo de Vasconcelos e Alfredo de Oliveira Gomes.<sup>620</sup>

Num artigo da *Ilustração Portuguesa*, faz-se o historial muito resumido desta actividade emergente, que aumentava o valor acrescentado nacional das importações de automóveis.<sup>621</sup>

A construção de carroçarias em Portugal data de 1903, mas foi em 1905 que ela começou a desenvolver-se. Foi o agente de automóveis, Mr. Albert Beauvalet, ao tempo com a representação da Peugeot, quem lhe deu o maior impulso. Foi ele quem mandou construir a primeira *limousine* que, por sinal, foi comprada pelo Cônsul da Dinamarca. A construção dessa

<sup>617</sup> "The motor car designers at first had no option; they had to go to the established carriage builders. Similarly the carriage builders felt obliged, rather reluctantly at first, to provide the coachwork for the noisy stinking contraptions they so much despised. So we find very early in the business such famous names as Kellner, Rothschild, Mulliner and Hooper associated with the motor trade." Bird, *Antique Automobiles*, 135.

<sup>618</sup> "In Britain, for example, Hooper & Company was founded in 1805. For more than 130 years, it held the warranty to supply coachwork to the British Royal Family. Britain's Barker was founded in 1710. Its first car body was constructed for Charles Rolls in 1905. The Mulliner line stems from the coachbuilding business of Arthur Mulliner, founded in Northampton in the 18<sup>th</sup> century. In 1900, H.J. Mulliner broke away from the family business to found a car body-building company in London." Georgano, *Les Voitures de 1886 a 1930*, 204.

<sup>619</sup> Ludvigsen, "A Century of Automobile Body Evolution", *The Automobile*, 76.

<sup>620</sup> José Hipólito Raposo, *Carros de Cavalos em Portugal – Século XIX* (Lisboa: INAPA, 1995). Todas elas, de alguma forma, estiveram envolvidas na produção de veículos hipomóveis dos mais diferentes tipos. Outras empresas referenciadas neste livro como Anastácio Fernandes (Lisboa), Brazão (Elvas), F.J.Oliveira (Lisboa), Gomes de S. Roque (Lisboa), José Luís de Sousa Júnior (Lisboa), J.Monteiro Peste (Santarém), JSB (Portalegre), J.Oliveira (Porto), Silvério Henriques (Tomar) e V.H. Fabião (Porto), poderão ter tido alguma intervenção em carroçarias de automóveis, sobretudo na área da manutenção.

<sup>621</sup> *Ilustração Portuguesa* (Lisboa), 311 (1912): 189-191.

*limousine* foi então entregue às oficinas de José Maria: a obra saiu cuidada, com artística configuração, com o exigido conforto e comodidade. Os operários portugueses afirmaram-se capazes de beneficiar o automobilismo com um auxílio poderoso ao seu desenvolvimento e vulgarização.

Este cônsul da Dinamarca, C. E. Waendel, adquiriu efectivamente um *Peugeot*, um 18/24 cv de 4 cilindros, de acordo com os registos do próprio importador, no ano de 1906. Tinha a licença de condução N.º 195 passada pelo Governo Civil de Lisboa. Porém, antes dessa data, seguramente que se produziram carroçarias para automóveis entre nós – até mesmo antes de 1903, suposta data de arranque, como se indica no artigo citado – pois, embora poucos, importaram-se chassis nus, que seguramente receberam a intervenção de algumas empresas especializadas. Na realidade, de acordo com o gráfico que se segue, e que se refere à importação de automóveis sem carroçaria, até 1903, inclusive, vieram para Portugal seis chassis rolantes mas é a partir de 1906 que se generaliza a importação de veículos nessas condições, contribuindo para o florescimento da indústria nacional de carroçarias.

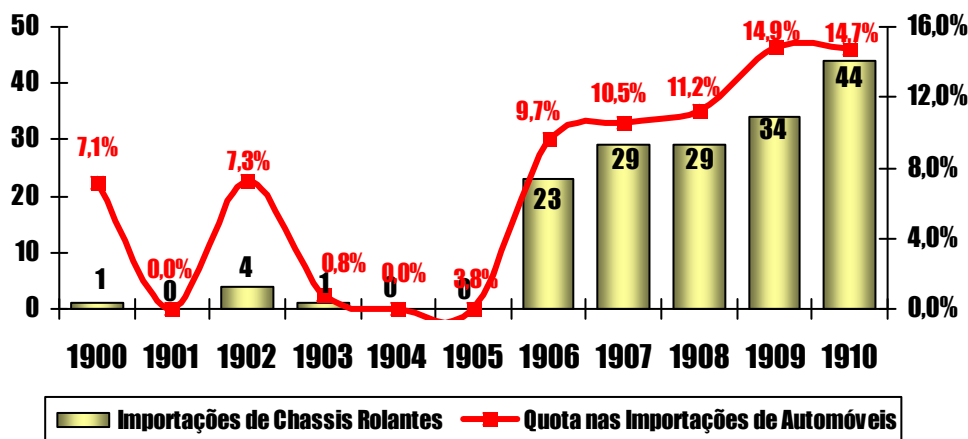


Gráfico 10.1 – Evolução das importações dos “chassis sem carroçaria” para Portugal  
Fonte: Boletim do Comércio Marítimo

Em particular, ressalve-se que o peso dos chassis rolantes vai crescendo entre 1906 e 1910, até se consolidar numa percentagem perto dos 15% da importação total de automóveis, o que demonstra que, se por um lado, havia procura no mercado pelas carroçarias nacionais – fosse por uma questão de personalização própria, fosse pela mais ponderosa razão do preço – por outro, havia também uma resposta adequada através das empresas que trabalhavam no mercado dessa época. No total, entre 1900 e 1910, importaram-se 165 chassis pelo que, nesse intervalo de tempo, foram efectuados pelo menos 165 trabalhos neste domínio. Porém, seguramente que alguns dos automóveis que foram importados com carroçaria também terão sido alvo de intervenções das empresas carroçadoras portuguesas, não só por eventual necessidade, quer por via de acidentes ou incidentes que tenham concorrido para a inutilização das carroçarias primitivas quer ainda por simples ostentação e, neste último caso, constituíam verdadeiras obras de arte sobre rodas,<sup>622</sup> como também na procura de alguma versatilidade, proporcionando aos utilizadores uma carroçaria para Inverno e outra para Verão ou, ainda, para actualizar o *design* e a comodidade de uma viatura já com alguns anos de uso.<sup>623</sup>

Embora não haja estatísticas sobre as marcas dos chassis importados, o facto da Sociedade Portuguesa de Automóveis ter uma oficina de carroçarias nas suas próprias instalações, sob a responsabilidade de António Garcia, deverá ter estimulado, sobretudo por parte da sua organização de vendas, a aquisição de viaturas em chassis simples, o que aumentava o volume de negócios da empresa e a margem bruta gerada por negócio.<sup>624</sup>

<sup>622</sup> “Their bodies, in particular, were works of the coach-building art, produced in elaborate styles to match the tastes of the upper classes”, Gartman, “Three Ages of the Automobile”, 171.

<sup>623</sup> “Daí vem que um carro antigo pode ser transformado num carro novo com todas as exigências do progresso, com toda a elegância das modernas *carrosseries*, sem a necessidade de fazer a encomenda no estrangeiro o que a tornaria muito mais cara e ainda muitas vezes com o perigo de não satisfazer os desejos do comprador.” *Ilustração Portuguesa* (Lisboa), 311 (1912): 189-191.

<sup>624</sup> Na sua reunião de 4 de Março de 1907, o RACP pôs-se claramente do lado dos importadores em detrimento dos construtores de carroçarias, ao propor ao governo um requerimento para que “na próxima reforma das pautas não sejam aumentados os

Não existem muitos dados sobre as empresas que construíam carroçarias em Portugal no princípio do século XX e são raras as notícias sobre a sua actividade e produção.<sup>625</sup> Na publicidade que cada uma das empresas efectuava na imprensa da época, algumas delas falavam de prémios conquistados em exposições, destacando-se assim a perícia dos artífices que se ocupavam da produção desses trabalhos especiais. As empresas mais importantes a laborar neste sector estavam, obviamente, sedeadas em Lisboa e no Porto,<sup>626</sup> mas há também surpreendentes registos de produção em centros populacionais de menor dimensão como Portalegre e Tomar.<sup>627</sup>

A fábrica de Emídio Quintela, fundada em 1899, estava sedeadada na Rua Alferes Malheiro, 126 a 138, no Porto, e sempre se destacou pela elevada qualidade dos seus produtos, tendo sido agraciada com um *Grand Prix* no Concurso Internacional de Madrid – a única empresa carroçadora a receber semelhante distinção – e tendo obtido ainda um *Grand Prix* e uma Medalha de Ouro na Exposição do Rio de Janeiro de 1908.<sup>628</sup>

A “Oficina de Carruagens”, foi fundada em 1860 por Teixeira de Vasconcelos na Rua da Restauração, 438, também no Porto, tendo-se posteriormente transferido para a Rua Nova do Palácio. Como o próprio nome da empresa indica, a casa começou por se dedicar às carruagens de tracção animal e tinha, como especialidade, a construção do *break-tonneau*. Em 1908 ou 1909, já sob a direcção de Eduardo Romualdo de Vasconcelos, reorientou-se, com sucesso, para a indústria automóvel. Numa entrevista já publicada no início da década de 1930, invocava-se aliás essa longa experiência como garantia de qualidade.<sup>629</sup>

A Ferreira & Viegas, que sucedeu à empresa de Augusto Filipe Dionísio, construtor exclusivo de veículos hipomóveis, reclamava-se como a “primeira casa construtora de carroçarias para automóveis em Portugal” e anunciava “executar com perfeição todos os trabalhos pertencentes a carruagens e automóveis”.<sup>630</sup> Contudo, fica também claro, nesse anúncio, que o peso da produção e manutenção em veículos hipomóveis continuava muito elevado pois a Ferreira & Viegas anunciava que também vendia trens novos e usados, assim como arreios e seus pertences.

A Niels Hansen & Filhos é outro dos nomes em destaque neste sector. Terá tido uma produção importante no domínio dos veículos hipomóveis<sup>631</sup> mas, como outras empresas deste sector, terá sido tentada a aproveitar a sua experiência no domínio das carroçarias automóveis, sendo da sua autoria, entre outros, o trabalho que foi desenvolvido para o *Peugeot* 50x60 de 4 cilindros, que foi entregue a D. Manuel II em Junho de 1908.<sup>632</sup> Em 1907, a empresa fez publicar uma série de pequenos anúncios, sob o título “Automobilismo” em que informava a representação de duas marcas de automóveis: a inglesa *Daimler* e a americana *Horse Shoe*. As especificações dos veículos começavam exactamente pela descrição das respectivas carroçarias: o *Horse Shoe* era proposto como *double-phaeton* com entrada lateral, enquanto o *Daimler* “fornecedor da S.M. o Rei Eduardo VII e da alta aristocracia inglesa” estava disponível

---

direitos de importação dos automóveis ou de peças de *rechange*” uma vez que tal “aumento seria prejudicial para o automobilismo português pois só se poderiam importar chassis”. Acta da Reunião de Direcção de 4 de Março de 1907, Arquivos do ACP.

<sup>625</sup> *Ilustração Portuguesa* (Lisboa), 311 (1912), 189-191. No final do artigo, fala-se que a produção de carroçarias em Portugal atingia nessa altura um volume anual médio de 40 unidades.

<sup>626</sup> A acrescentar à lista que se segue, embora nestes casos não haja registo de produção para automóveis, dever-se-ão ter em conta ainda as fábricas de José de Oliveira e Silva, na rua Duque de Loulé, e de António Monteiro da Fonseca, na rua de Entreparedes.

<sup>627</sup> Raposo, *Carros de Cavalos*, 104. Assinale-se nesta referência os nomes de Bessa (Cartaxo), Brazão (Elvas), Monteiro Peste (Santarém), JSB (Portalegre) e Silvério Henriques (Tomar) embora não seja claro qual o período em que executaram a respectiva produção.

<sup>628</sup> Regina Maria Seixas Santos, *Portugal na Exposição Nacional do Rio de Janeiro em 1908 – Significados e intenções*, (Tese de Mestrado, Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1999), 183. A presença das empresas Niels Hansen & Filhos, de Lisboa, e de Quintela, do Porto é confirmada na Relação de Indústrias Diversas, embora não se faça menção aos prémios obtidos. Os trabalhos expostos eram carruagens e não carroçarias de automóveis e o *Jornal do Comércio*, do Rio de Janeiro, citado nesse trabalho, destaca essa presença: “Há ainda barcos de regatas e lindas carruagens”.

<sup>629</sup> “[Comecei a trabalhar no ramo automóvel em 1908 ou 1909, não recordo agora a época precisa. Apareciam então os primeiros carros que causavam surpresa e obinham êxito... dentro de todas as imperfeições inerentes às primeiras tentativas. Tive o pressentimento do grande futuro que estava reservado a essa nova invenção do homem e dediquei-me ao assunto (...) Fui o proprietário do primeiro Panhard que veio cá para o Norte; havia sido pertença de um brasileiro que me vendeu. Com esse carro fiz aturados estudos. Foi então que me dediquei à mecânica do automóvel, bem como à construção de rodas, molas e carroseries.” *O Volante* (Lisboa), 25 de Dezembro, 1931, 18.

<sup>630</sup> *O Automobilista* (Lisboa), 25 de Setembro, 1910, 6.

<sup>631</sup> Raposo, *Carros de Cavalos*. De entre os veículos cuja construção é referenciada nesta obra, os construtores portugueses mais citados são António Garcia & Filhos e Hans Nielsen & Filhos.

<sup>632</sup> *Os Sports* (Lisboa), 14 de Junho, 1908, 2.



em versões *Limousine, Landaulet e Mylord*.<sup>633</sup> Embora o dito anúncio não especifique, é muito provável que as carroçarias propostas fossem da sua exclusiva responsabilidade, tanto a nível de desenho como de produção. Os registos de licenças de condução do Governo Civil de Lisboa confirmam o facto de que pelo menos um *Horse Shoe*, com a potência nominal de 12 cv, terá sido importado pela empresa, tendo sido registado com o N.º 364 em nome de Alfredo Carlos Frederico Hansen, Rua do Prior, 35. Há igualmente confirmação de que terão sido vendidas duas unidades da marca *Daimler*, um de 40 cv, com o n.º311, em nome de Domingos Joaquim da Silva, e outro de 55 cv, com o n.º 560, para o cliente Eugénio José Ferreira.



Figura 10.4 – Anúncio da empresa Ferreira & Viegas  
 Fonte: *O Automobilista* (Lisboa), 25 de Setembro, 1910, 6.

Tabela 10.1  
 Lista de Empresas Carroçadoras de Automóveis

Empresa	Morada	Local
António Garcia	Rua da Escola Politécnica	Lisboa
Ferreira & Viegas	Rua São Sebastião da Pedreira	Lisboa
Almeida & Navarro	Rua da Palma	Lisboa
Niels Hansen & Filhos	Rua do Prior à Lapa	Lisboa
Eduardo Romualdo de Vasconcelos	Rua da Restauração	Porto
Alfredo de Oliveira Gomes	Campo 24 de Agosto	Porto
Emídio Quintela	Rua Alferes Malheiro	Porto

Cf. Fontes indicadas ao longo do capítulo.

<sup>633</sup> *O Século* (Lisboa), 14 de Novembro, 1907, 6.



*E a cada instante outras medonhas máquinas passavam,  
vitórias e phaetons a vapor,  
com uma complicação de tubos e caldeiras,  
torneiras e chaminés,  
rolando numa trepidação estridente e pesada,  
espalhando um grosso fedor de petróleo. (...)*

Eça de Queiroz, *A cidade e as Serras*

## 11. Da diabolização ao Serviço Público

A circulação de automóveis na rede viária nacional na transição do século XIX para o século XX trouxe novos desafios à sociedade e colocou questões que até então não faziam o mínimo sentido aos fluxos de mobilidade existentes. Na perspectiva da sociedade e, sobretudo, das grandes urbes, o automóvel trouxe problemas que sofreram uma espécie de reparametrização, em particular devido à variável “velocidade” que se iria alterar de forma particularmente sensível. A má imagem que se generalizou em torno destas “carruagens sem cavalos”, que largavam fumo sem pudor e que emitiam ruídos estranhos, agravada pelo crescimento não estimado do número de acidentes,<sup>634</sup> alguns deles mortais, colocou sobre os automobilistas epítetos indesejáveis que só com o tempo foram sendo integrados como fazendo parte de uma nova realidade, em particular com o surgimento de movimentos culturais<sup>635</sup> que os aglutinaram e que faziam da velocidade e da mecânica os seus “centros emocionais de gravidade”, como foi o caso particular do movimento futurista. Eça de Queiroz, que não viveu o tempo suficiente para assistir ao desenvolvimento dessas máquinas, também se referiu ao automóvel em termos muito pouco elogiosos:<sup>636</sup>

Nas ruas não se vêem senão homens de camisola de malha e mulheres de calções pedalando furiosamente em velocípedes: as carruagens já não têm cavalos, são todas «automobiles», fazem um barulho horrendo e deitam um cheiro abominável a petróleo

Para além das dificuldades naturais impostas pela própria complexidade da mecânica – a fase do arranque, o perigo das irregularidades transmitidas ao eixo dianteiro, o controlo da ignição do motor, as passagens de caixa, os furos, etc. – os automobilistas pioneiros lidaram ainda com outros problemas complicados de resolver, relacionados em particular, com a travagem e com a estabilidade da direcção – um problema novo e que nunca havia sido estudado, por não ser necessário, nas carruagens com tracção animal. Esses novos procedimentos, de algum modo, conferiram ao motorista um estatuto de herói, fazendo parte de uma elite muito restrita que convivia diariamente com a “violência moderna” e com a “velocidade inebriante”.<sup>637</sup>

---

<sup>634</sup> Os acidentes em automóvel constituíam um trabalho jornalístico com grande impacto na sociedade de então e várias foram as reportagens, incluindo fotografias das viaturas acidentadas, que foram sendo publicadas na generalidade da imprensa nacional.

<sup>635</sup> “Parts of the avant-garde as well as the cultural mainstream shared the motion that aggression was by no means deplorable but noble, valid and necessary. They shared a pose of ‘heroic acceptance’ of even enthusiasm for violence, struggle, triumphant victory and lethal defeat. (...) Expressionists, Dadaists, Futurists and others developed different cultural patterns of a violent aesthetic.” Möser, “The dark side of «automobilism»”, 241.

<sup>636</sup> Carta à Condessa de Sabugosa de 21 de Janeiro de 1897 in A. Campos Matos, *Dicionário de Eça de Queiroz* (Lisboa: Caminho, 1988), 118.

<sup>637</sup> “The need to develop new personal qualities in order to cope with road traffic and high speeds was widely discussed. Independence was required as well as resourcefulness, calm behaviour under stressful conditions, coldbloodedness, fast reactions, the ability to concentrate and to anticipate other ‘road users’ moves. Lastly it was necessary to learn to cope with the multitasking of the three distinct functions: handling a machine, driving and participating in road traffic. In short, good automobilists

## 11.1 O carácter “demoníaco” do automóvel

Na realidade, nos tempos pioneiros do automobilismo, a segurança era um assunto exclusivamente confinado ao condutor. Assumia-se que os construtores de automóveis produziam carruagens fiáveis, equipadas com travões, sistema de direcção, iluminação, rodas e suspensões capazes de proporcionar ao seu operador a realização de todas as manobras sem percalços. Aos construtores nunca eram assacadas culpas pelos acidentes rodoviários que, naturalmente, eram atribuídas em exclusivo à temeridade ou à insensatez dos automobilistas.<sup>638</sup> Se os problemas estritamente técnicos foram ultrapassados em alguns anos, graças aos progressos tecnológicos que se verificaram nos últimos anos do século XIX – e, sobretudo, nos primeiros do século seguinte – a velocidade, contudo, passou a ser a variável crítica do automobilismo e a maior responsável não só pelos despistes sem intervenção de terceiros como também pelos atropelamentos. Por oposição aos movimentos panegíricos dessa nova forma de locomoção, desde o início que o automóvel teve também os seus detractores e as publicações satíricas que proliferavam na transição do século XIX para o XX utilizaram-no como elemento civilizacional negativo, um verdadeiro “porta-voz” da morte. Por exemplo, o *Século Ilustrado*, recreando uma conversa de médicos, lamentando-se de não terem pacientes que lhes dessem trabalho, inventava o seguinte diálogo:<sup>639</sup>

- A verdade é que todos os micróbios e mais artefactos que inventámos não chegam para dar que fazer a todos nós.

- Que se inventem mais micróbios? (...) Não pode ser: já temos o micróbio da constipação, do reumatismo, da dor de dentes, dos calos agravados. (...) Proponho por isso que fundemos uma companhia de automóveis.

Noutra edição, numa conversa entre o “Século XX” e a “Morte”, o primeiro vangloriava-se dos progressos da civilização como “fornecedores” privilegiados do segundo.<sup>640</sup>

Então quem é amiguinho? Ele é o belo do regicídio, as guerrazinhas no sul de África, as ricas matanças dos cristãos, as lindas cambalhotas de balão, a corridinha de automóveis para o outro mundo... Com dois anos e meio não se pode ser mais civilizado.

A “corridinha de automóveis para o outro mundo” a que o texto se referia era a tristemente famosa corrida Paris-Madrid que teve lugar em Junho de 1903. Os preparativos da prova e o enorme entusiasmo que a sua organização despoletou foram amplamente divulgados na imprensa portuguesa.<sup>641</sup>

São 277 os veículos que, segundo a última nota publicada, estão inscritos para a grande corrida Paris-Madrid. E esta simples informação pode dar ideia do entusiasmo com que essa prova foi acolhida pelos industriais e pelos *chauffeurs*. Só na inscrição privilegiada entraram 232 automóveis, isto é, mais 14 do que na corrida Paris-Viena e mais 61 do que na corrida Paris-Berlim. Ora, como a inscrição fecha definitivamente hoje, é bem de crer que a esta hora aquele número esteja em 350. Muitos *chauffeurs*, bem como jornalistas, cronometristas, comissários, etc. têm nas últimas semanas andado e estudando a estrada, principalmente a parte que vai da fronteira francesa até Madrid. Segundo a opinião geral, a estrada é boa desde Burgos até Dueñas, razoável até Valladolid; em compensação, encontram-se esplêndidas linhas rectas, por vezes de 30km, o que facilita as maiores velocidades.

De forma definitiva, as inscrições fecharam com o impressionante número de 316 concorrentes – dos quais compareceram 275, sendo 112 automóveis pesados, 64 leves, 40 “voitures” e 59 motociclos. A prova seria um verdadeiro pesadelo organizativo, devido a uma

---

had to develop human ‘nerves’ to their fullest potential. Thus the enthusiastic supporters of automobilism modernised Nietzsche by creating a ‘super human’ at the steering wheel.” Möser, “The dark side of «automobilism»”, 244-245.

<sup>638</sup> “In the early days, transportation safety was considered the domain of the driver. It was assumed that automobile manufacturers had given the operator the appropriate tools for driving safely, such as reliable and durable brakes, steering, lighting, wheels and suspension systems. (...) Automobiles were not much of a bother on the road at first with their rudimentary braking and steering apparatus. (...) Gradually, however, vehicle speeds began to increase, and with this increase came a proliferation of wealthy “playboy” drivers who drove their high-powered vehicles with reckless abandon. In those early days, it was they who gave the automobile a bad name, especially among farmers.” Anthony J. Yanik, “The First 100 Years of Transportation Safety”, *The Automobile*, 123.

<sup>639</sup> *Século Ilustrado* (Lisboa), 30 de Janeiro, 1902, 7.

<sup>640</sup> *Século Ilustrado* (Lisboa), 23 de Junho, 1903, 8.

<sup>641</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 15 de Maio, 1903, 5.

sequência anormalmente alta de acidentes mortais, provocados pela total incompatibilidade entre o desenvolvimento tecnológico dos motores – que no espaço de um ano ganharam níveis de potência inimagináveis – e os restantes órgãos dos veículos, como a direcção, a suspensão ou a travagem. Para além disso, o público que seguiu de forma apaixonada esta competição, não percebeu a severidade e os perigos potenciais do espectáculo e muitos espectadores foram colhidos por automóveis por não estarem habituados às velocidades incomensuráveis que eles podiam obter.

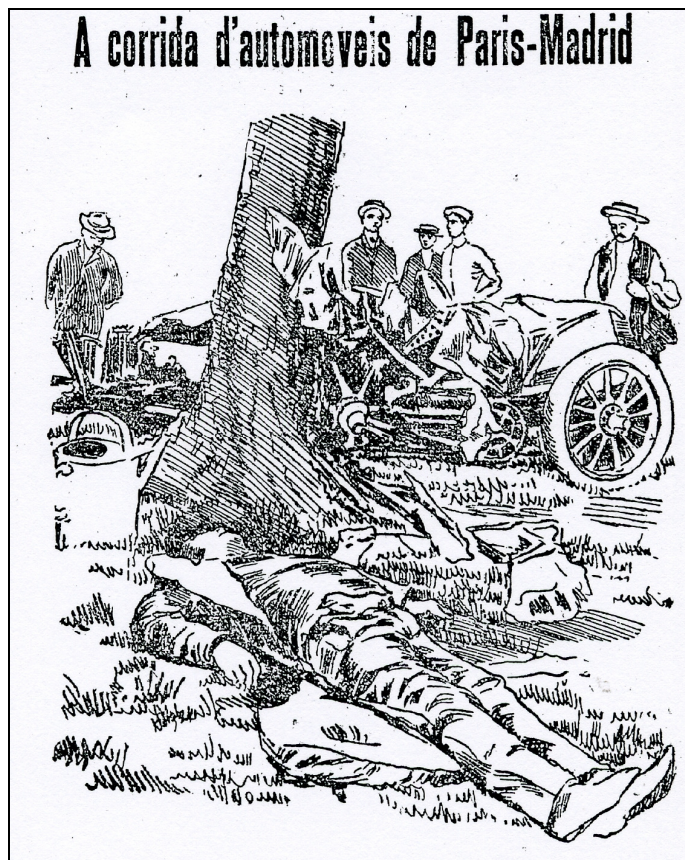


Figura 11.1 – Ilustração da corrida Paris-Madrid, publicada no Jornal de Notícias.  
Os acidentes constituíram o único motivo de interesse para a generalidade da imprensa nacional  
Fonte: *Jornal de Notícias* (Porto), 5 de Junho, 1903, 1.

Os relatos da época não podiam ser mais dramáticos: na estrada que ligava Paris a Bordéus estima-se que tenham estado presentes três milhões de espectadores. À partida, na “cidade-luz”, nada menos de 100.000 pessoas compareceram para ver de perto aquelas “máquinas diabólicas”.<sup>642</sup> Com as partidas dadas com um minuto de diferença, durante quatro horas e meia, aproximadamente, os curiosos tiveram sempre algo que ver. Louis Renault, que alcançou a liderança logo nos primeiros quilómetros obteve, no troço entre Paris e Chartres, uma impressionante média de 146 km/h, num automóvel com apenas 30 cv mas extremamente leve! Ninguém estava preparado para isto: nem os automóveis, nem os pilotos, nem os espectadores, nem as estradas. Em breve começaria a trabalhar a fria “ceifeira da morte”.<sup>643</sup>

Quando Marcel Renault tentava ultrapassar Léon Théry, em Couché Verac, perdeu a visibilidade devido ao pó, saiu de estrada e embateu numa árvore, a quase 130 km/h, capotando a seguir. O mecânico ficou gravemente ferido e morreu no hospital passado pouco tempo, o mesmo acontecendo ao piloto. O piloto inglês, Lorraine Barrow, ao tentar desviar-se de um cão, também embateu numa árvore (...) e, apesar de ter sobrevivido ao acidente, o seu mecânico Pierre Rodez morreu. Philipp Stead e Joseph Saleron correram taco-a-taco durante 250 km (...) e acabaram por colidir. Ambos os carros ficaram destruídos e Stead gravemente ferido. (...) Ao aproximar-se de uma passagem de nível demasiado depressa Leslie Porter acabou por desviar o Wolseley para um descampado. O carro capotou por diversas vezes,

<sup>642</sup> Moity, *Les Précurseurs*, 15.

<sup>643</sup> Ivan Rendall, *A Bandeira da Vitória* (London: George Weidenfeld and Nicolson, Ltd, 1993), 32.



bateu numa casa e incendiou-se. Nixon, o seu mecânico morreu no desastre. Delainey capotou, Gras embateu violentamente numa cancela de passagem de nível, Beconnais e Jeandre colidiram entre si. A direcção do carro do Tenente-Coronel Mark Mayhew partiu-se, o carro bateu numa árvore e o piloto ficou caído na valeta bastante ferido.

À chegada a Bordéus, os primeiros concorrentes não se aperceberam da extensão e da enorme gravidade do que estava a acontecer. As notícias, entretanto, iam chegando, quer aos pilotos, quer, sobretudo, às autoridades, que ficaram estarecidas com a sucessão de mortos e de feridos. O governo francês mandou imediatamente suspender a competição, no que foi acompanhado pelo governo espanhol que adoptou idêntica postura. Na imprensa generalista portuguesa, os automóveis voltaram, uma vez mais a servir de pretexto às piores notícias. O *Jornal de Notícias*, no Porto, não se alongou muito sobre a prova mas fez publicar um simples desenho com um acidente, acompanhada da seguinte legenda.<sup>644</sup>

A nossa gravura representa um desses muitos incidentes que espalhou o luto pela França, quando da última corrida de automóveis entre Paris e Madrid, corrida que ficou muito tristemente assinalada no *sport* com o horrendo nome de *Corrida da Morte*. Este é o acidente de Libourne em que o automóvel de Lorraine-Barrow se esbarrou com uma árvore, ao dar uma curva. Ficou tudo estilhaçado. Junto aos destroços da máquina, está o cadáver do desgraçado maquinista.



Figura 11.2 – Os acidentes em automóveis tornaram-se, em 1903, um dos temas preferidos da opinião pública  
Fonte: *Jornal de Notícias* (Porto), 7 de Junho, 1903, 1.

<sup>644</sup> *Jornal de Notícias* (Porto), 5 de Junho, 1903, 1.

Dois dias depois, o mesmo diário voltava ao assunto, desta vez pelo lado do humor, talvez aquele que provocava maior corrosão junto da opinião pública. Na primeira página inseria uma gravura caricaturada, sob o título “O novo Sport” em que um automobilista, conversando com outras pessoas, exultava pela qualidade da sua viagem em automóvel, “uma viagem esplêndida, noventa quilómetros á hora e nem um incidente notável”!, pois apenas tinha morto uma criança.<sup>645</sup>

Estes acontecimentos tinham, obviamente, enormes repercussões nos leitores, cuja esmagadora maioria não só não tinha acesso a essa nova forma de mobilidade como agora se via confrontada com esta sua nova faceta: não bastava ser um “brinquedo de rico”, era afinal um “instrumento letal”. Um dos exemplos mais eloquentes da rejeição que o automóvel conheceu neste período no nosso país foi a sequência de textos e caricaturas que a popular revista *A Paródia* dirigida pelos irmãos Rafael e Gustavo Bordalo Pinheiro fez publicar nas edições seguintes à suspensão da corrida Paris-Madrid. Na capa da edição de 4 de Junho de 1903, surgia uma caricatura brutal, sob o título “A corrida dos Auto-Mortos” em que surgia um automóvel conduzido por um esqueleto humano, com o “capot-motor” transformado num ostensivo caixão. A legenda reforçava a imagem negativa do automóvel: “A 150 km/h – O triunfo da morte!”



Figura 11.3 – A «Corrida dos AutoMortos», foi o título escolhido por Bordalo Pinheiro para a corrida Paris-Madrid  
Fonte: *A Paródia* (Lisboa), 4 de Junho, 1903, 1.

Nessa mesma edição, era publicada uma página inteira dedicada ao tema, sob o título “Automobilismo e amor-próprio”, assinado por João Rimanso, onde o automóvel e os automobilistas eram arrasados e, noutra local, num outro texto, mantém-se o libelo acusatório contra a corrida.<sup>646</sup>

Na corrida de Paris-Madrid, até Bordéus, conta mais, este precioso género de *sport*, um *chauffeur* assado, outro partido, dois gravemente feridos e uma mulher morta. Esperamos que até Madrid não diminuirá nem o número de mortos nem o interesse pela corrida. Esperamos em Deus que o interessante divertimento ainda há-de fazer concorrência com a tuberculose.

<sup>645</sup> *Jornal de Notícias* (Porto), 7 de Junho, 1903, 1.

<sup>646</sup> *A Paródia* (Lisboa), 4 de Junho, 1903, 8.



Para lá vai indo. Escrevêramos a nota supra quando um jornal da tarde nos traz mais pormenores da sensacional corrida. Pelo visto, há mais cadáveres: aí uns cinco ou seis. Fora o que se não sabe. Como se vê, a corrida começava a ter um interesse de coisa excepcional! Como para todos os bons divertimentos há sempre um desmancha-prazeres, o ministro francês do interior manda proibir a continuação da brincadeira. O que admira é que há tanto tempo se permita, como entre nós, o abuso das grandes velocidades e sobretudo que se tolerem esses corredores dentro duma cidade, a não ser, rigorosamente, no andamento de um cavalo a passo. Em França, os ministros tratam estas coisas a sério. Em Portugal só se cuida de política e outras bugigangas.

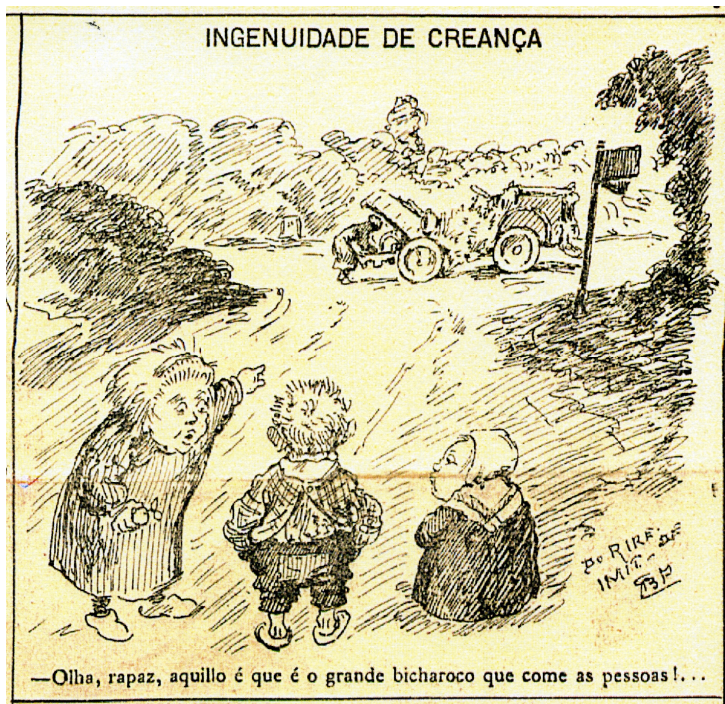


Figura 11.4 – O automóvel era apresentado como “o bicharoco que come pessoas”  
 Fonte: *A Paródia* (Lisboa), 4 de Junho, 1903, 6.

Se a imprensa vocacionada para a crítica de costumes não teve dúvidas em atacar o automóvel e os automobilistas, apresentando-o como um flagelo horrível que merecia severa repressão, os órgãos de comunicação social que tinham defendido o automobilismo como um factor de progresso económico tentaram suavizar os enormes danos causados pela corrida na opinião pública portuguesa. A revista *O Tiro Civil* esteve, naturalmente, na vanguarda desse movimento:<sup>647</sup>

Há mais de um ano que o Automóvel Clube de França com louvável empenho de auxiliar e proteger o desenvolvimento do sport e da indústria automobilista, trabalhava dedicadamente, inteligentemente, para organizar a grande corrida Paris-Madrid. (...) Perante uma multidão imensa de trezentas mil pessoas, entusiasmada, delirante de alegria, alinham-se cerca de trezentos veículos. (...) Mal, porém, se recebem os primeiros telegramas começam a chegar informações de desastres os mais lamentáveis, de mortes de acidentes de toda a ordem que afligem e preocupam a princípio e por fim horrorizam e apavoram. (...) A indústria que até agora se tem deixado dominar exclusivamente pela cegueira de fazer motores cada vez mais rápidos poderá cuidar de fazer máquinas cada vez mais úteis e mais práticas. Porque a verdade é esta: os automóveis de 90, 100 e 120 cavalos que podem atingir velocidades de 120, 130 e até 140 km/h, não são práticos, não têm uma utilidade imediata.

Porém, passada a onda de choque gerada pela corrida, os automóveis começaram a ser gradualmente assimilados pela sociedade. Os inúmeros relatos de longas viagens, feitas em segurança e com maior comodidade e rapidez trouxeram ao automobilismo uma nova imagem, simbolicamente interpretada pela imprensa com a alegoria do Ano Novo de 1905, publicada

<sup>647</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 1 de Junho, 1903, 6.



pela *Ilustração Portuguesa*, em que uma formosa e ingénua criança – o Ano Novo – se faz deslocar tranquilamente de automóvel.<sup>648</sup>



Figura 11.5 – A reconciliação da sociedade civil com o automóvel:  
o Ano Novo desloca-se numa dessas novas viaturas, com toda a segurança  
Fonte: *Ilustração Portuguesa* (Lisboa), 2 de Janeiro, 1905, 1

As viagens efectuadas em automóveis, se despoletavam um receio sincero pela imprevisibilidade de movimentos, pela velocidade, pelo risco de atropelamento, inspirava também um desmedido fascínio. O jornalista Alfredo Mesquita, em 1906, numa altura em que a convivência entre os cidadãos e os automóveis, não sendo pacífica nem inusitada, era pelo menos regular e tendencialmente normalizada, escrevia o seguinte:<sup>649</sup>

Tem o automóvel o que quer que seja de sofá alado, esvoaçando rasteiro, cortando o ar rés-vés com a terra. Alia regalos de indolência e nevroses de velocidade; e tudo na sua aparência faz crer que não há viatura mais célere, nem mais confortável nem que ofereça mais segurança.

As paisagens urbanas acomodaram o automóvel e este foi sendo, a pouco e pouco, “domesticado” pelos fluxos citadinos e pelas delicadas regras de artérias cada vez mais densas e caóticas.

### 11.2 A integração do automóvel nos serviços públicos de transporte

A par do lazer, ou daquilo a que também poderíamos chamar o turismo diletante, em que o prazer de condução das novas máquinas se sobrepunha ao prazer da viagem, alguns dos construtores de automóveis tiveram também, praticamente desde o início, uma preocupação de adaptar os novos veículos a uma função eminentemente racional, em particular ao transporte público ou privado de mercadorias e bens. Por razões inerentes à arquitectura do próprio sistema a vapor – volumoso e pesado, logo indicado para veículos de médio e grande porte – os primeiros automóveis a vapor tinham um fim essencialmente prático, como foram os casos das realizações de Amédée Bollée, com o seu *L'Obeissante*, um veículo apresentado em 1873,

<sup>648</sup> *Ilustração Portuguesa* (Lisboa), 2 de Janeiro, 1905, 1.

<sup>649</sup> Alfredo Mesquita, “Do Omnibus ao Automóvel”, *Ilustração Portuguesa* (Lisboa), 24 de Setembro, 1906, 237.

de 4,5 toneladas, que transportava até 12 pessoas.<sup>650</sup> Quando a motorização de combustão interna se começou a disseminar, sobretudo a partir da década de 1890, alguns produtores de veículos mantiveram alguma preocupação com o interesse público dos seus projectos. Por exemplo, a *Panhard et Levassor*, uma das pioneiras na industrialização do automóvel, concebeu logo em 1893 um veículo de características comerciais com uma plataforma de carga localizada atrás do banco do condutor, destinada ao transporte de mercadorias.<sup>651</sup>

Das mercadorias aos passageiros, pouco tempo passou e quase na fronteira do século XX começam a surgir pelos grandes países da Europa, serviços de transporte com automóveis de grande porte equipados com motores a gasolina, destinados a competir com os veículos a vapor, com os veículos eléctricos e com os próprios veículos de tracção animal. As experiências de Siegerland, na Alemanha, (1895), Versailles, em França, (1897) e Liverpool (1899), no Reino Unido, foram abandonadas por razões semelhantes: as características dos motores revelavam-se totalmente inadequadas face às condições de trabalho em estradas que, em certos casos, se encontravam longe das melhores condições e os custos de exploração e manutenção eram demasiado altos para gerarem resultados positivos.<sup>652</sup>

Em Portugal, de forma natural, a generalidade dos automobilistas pioneiros adquiriram o seu primeiro automóvel com um objectivo estritamente lúdico. Em 1901, fruto do conhecimento de experiências levadas a cabo um pouco por toda a Europa, já se tinha uma ideia clara de que o transporte de passageiros e mercadorias em automóvel seria um processo complementar da ferrovia.<sup>653</sup>

O automóvel é já um belo sistema de viação de grande vantagem para ligar o caminho de ferro às povoações. A via férrea não pode ir a toda a parte; para, no seu trajecto, servir de perto todas as localidades que irradiam para um e outro lado, teria que serpentear duma a outra, alongando o percurso. (...) Para isso é o automóvel um elemento de inapreciáveis qualidades. Não precisa de construção de linha nem de estações nem de pessoal do movimento e via, nem de sinalização, nem de mil exigências inerentes às vias férreas. E, não obstante pode numa marcha mais que regular completar aquelas, pode subir rampas que a força animal só vence em demorado andamento e com reduzida carga; pode, com o seu reduzido gasto de tracção, baratear os transportes e promover o seu desenvolvimento.

A partir de 1902, vários foram os empresários portugueses que encararam a possibilidade prática de explorar o automóvel na sua vertente comercial, quer como transporte de mercadorias quer como instrumento de mobilidade de pessoas. Aliás, a publicação do primeiro regulamento sobre circulação de automóveis, em Outubro de 1901, continha já um preâmbulo, redigido pelo ministro da tutela, Manuel Francisco de Vargas, que explanava o grande potencial de desenvolvimento do automobilismo na vertente dos transportes públicos:<sup>654</sup>

Os maravilhosos progressos da mecânica, revelados pelos mais engenhosos inventos, estão sendo evidenciados por forma especial na aplicação de motores mecânicos de variadíssimos tipos aos veículos que circulam nas estradas ordinárias e nas ruas das cidades. A indústria dos transportes está destinada a sofrer profunda transformação pelo emprego dos automóveis que, sem exigirem a dispendiosa construção de linhas privativas ou de faixas de rodagem apropriadas e de material específico de tracção, permitem o emprego de grandes velocidades em veículos que têm em si, concentrados em pequeno espaço, tanto os aparelhos que produzem ou armazenam energia, como os que a transformam em movimento.

Em 1902, no rescaldo da corrida Figueira–Lisboa, Zeferino Cândido em artigo de fundo publicado no seu jornal *A Época*, falava do desenvolvimento do automobilismo, não como instrumento exclusivo das elites mas como elemento fundamental de uma rede de segundo nível de transportes, de forma a complementar a rede de caminhos-de-ferro que tinha progredido enormemente com o advento do “fontismo”.<sup>655</sup>

<sup>650</sup> Dürrenmatt, *Les frères Serpollet*, 51.

<sup>651</sup> “The incentive to develop gasoline-powered commercial vehicles originated in France, the world leader in road transport at the turn of the century. In 1893, Panhard et Levassor introduced a *camionnette à pétrole*, based on its Daimler-license motorcar – the world’s first gasoline fueled delivery wagon.” Eckermann, *World History of the Automobile*, 65.

<sup>652</sup> *Idem*, 67.

<sup>653</sup> *Gazeta dos Caminhos-de-Ferro* (Lisboa), 16 de Outubro, 1901, 333.

<sup>654</sup> *Idem*, 335.

<sup>655</sup> *A Época* (Lisboa), 29 de Outubro, 1902, 1.

No contexto estrito do desenvolvimento do “automobilismo prático” cedo se destacou Júlio César Vasconcelos Correia<sup>656</sup> quer pelos seus trabalhos de reflexão teórica quer ainda pelos testes no terreno que efectuou. Engenheiro naval de formação, já em 1901 tinha redigido uma extensa memória, apresentada ao governo de então, presidido pelo conselheiro Hintze Ribeiro, onde desenvolvia um projecto de transportes utilizando a rede viária existente, com automóveis especialmente adaptados para esse fim, acomodando pessoas e mercadorias, que servisse complementarmente o que os comboios já desempenhavam nas grandes distâncias. Para esse efeito, estudou as melhores práticas dos países europeus e analisou um conjunto de dados que lhe permitiu a elaboração de um relatório onde se fazia um estudo completo dos serviços de viação existentes no país, indicando tempos e custos de exploração com particular detalhe, propondo alternativas modernas, com veículos motorizados. Demonstrava-se assim que era possível acelerar a viação terrestre e melhorar os indicadores económicos das regiões servidas por essa forma de transporte, reclamando para o operador regional o exclusivo durante um período de tempo relativamente alargado, de forma a remunerar com maior segurança os capitais empregues nesse investimento.<sup>657</sup>

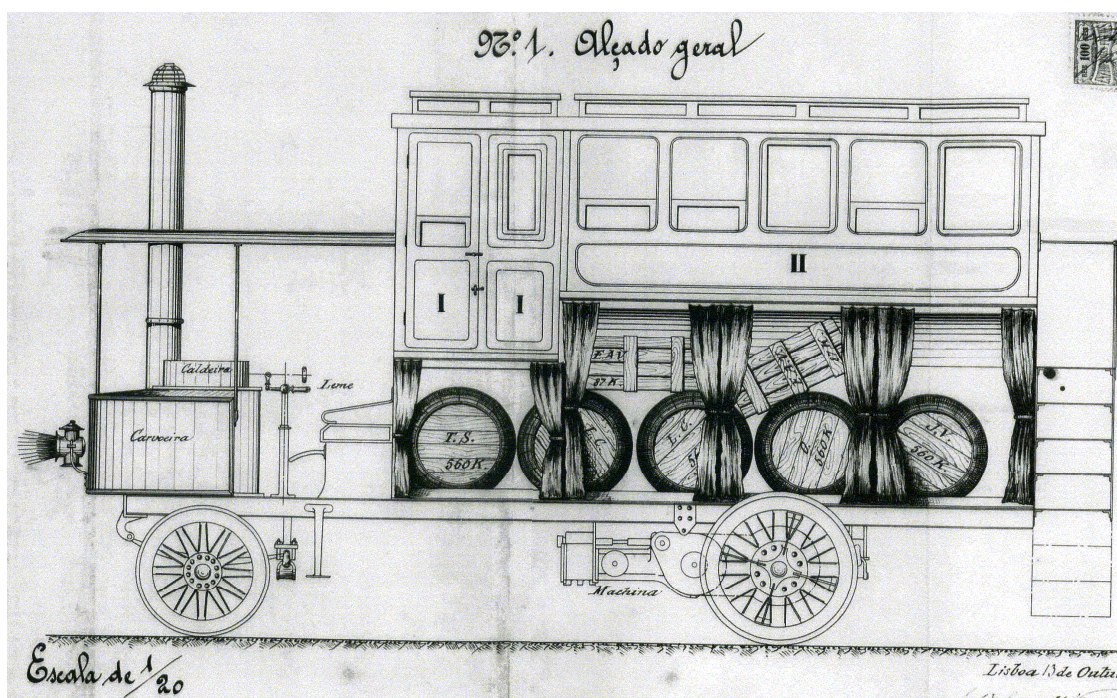


Figura 11.6 – O projecto do Eng<sup>o</sup> Júlio Vasconcelos Correia para transporte misto de passageiros e mercadorias em automóveis  
Fonte: Arquivo do Instituto da Propriedade Industrial, Patente 4092.

A par deste trabalho de pesquisa, consubstanciado na publicação da memória descritiva, Júlio Correia teve ainda ensejo de avançar para uma patente directamente relacionada com esta forma de exploração comercial dos automóveis. Tratava-se esse registo de patente de uma *carroça automóvel* com um “(...) sistema de caixas, adaptadas a leitos automóveis afim de transportar em estradas ordinárias sem via própria, passageiros e mercadorias em comum (...)” o qual foi registado em Outubro de 1902 e que utilizava como meio de propulsão o vapor.<sup>658</sup> Os

<sup>656</sup> Júlio Vasconcelos Correia esteve envolvido no arranque da Sociedade Portuguesa de Automóveis como sócio capitalista, nos finais de 1904, e assegurou durante largos anos a responsabilidade do Serviço Técnico a Clientes nessa empresa.

<sup>657</sup> Júlio César de Vasconcelos Correia, *Memória sobre Viação Pública em Portugal por meio de Automóveis* (Lisboa: Edição do Autor, 1901). Esta memória foi citada por João Lopes da Silva, *Automóveis Antigos em Portugal* (Lisboa: INAPA, 1990), 18-22.

<sup>658</sup> *Boletim da Propriedade Industrial* (Lisboa), Outubro, 1902, 261. Pedido de Patente N.º 4.092. As novidades reclamadas eram as seguintes: “1.º - De uma caixa inferior que assenta sobre o leito da viatura e nesta caixa se arrumam se arrumam as mercadorias que podem ser de grande peso. 2.º - De caixas destinadas ao alojamento de passageiros, que se colocam sobre aquela. 3.º - As mercadorias arrumam-se assim na parte mais baixa da viatura e os passageiros na parte mais elevada, ou seja, exactamente o contrário do praticado até hoje. 4.º - Todas estas caixas são removíveis com a maior facilidade pelo simples desaperto de alguns parafusos, facilitando assim todas as combinações precisas, servindo sempre o mesmo leito. 5.º - Para conduzir passageiros e mercadorias, liga-se ao leito a caixa destinada a estes e, por cima, a destinada aos passageiros de 1.ª e 2.ª classe. 6.º - Para transportar só mercadorias conserva-se a caixa destas e retiram-se as de passageiros. 7.º - Para conduzir só



desenhos que acompanham o processo mostram-nos uma carroçaria alta, num veículo de grandes dimensões, que permite acomodar num primeiro plano a zona de carga – ilustrada com generosas pipas – e uma zona para passageiros num segundo plano, mais elevado. Os pormenores em relação à propulsão são deliberadamente escamoteados porque esse não era o objectivo da patente.<sup>659</sup>

O conjunto dos trabalhos deste engenheiro empreendedor teve seguramente repercussões nas esferas executivas do país e terá sido analisado pelo Governo que terá dado instruções para acompanhar as iniciativas empresariais neste domínio. Ainda em 1902, surgem noticiadas, pelos menos, duas intenções de investimento nesta área de negócio. A primeira surge em Coimbra, a propósito da organização da corrida da Figueira.<sup>660</sup>

Cremos ser em Coimbra a primeira terra do país onde vão estabelecer-se carreiras diárias de automóveis para transporte de passageiros dentro deste distrito e o de Leiria, o que é um melhoramento de incontestável importância para os povos que ficarem dentro da área da sua carreira, sendo esta cidade a primeira a lucrar com tão proveitosa inovação, por cujo motivo fazemos votos fervorosos para que a Empresa Automobilista aqui estabelecida não descure as obras para a sua definitiva instalação.

Não há seguimento desta notícia mas o mais provável é que as experiências não tenham dado os resultados esperados e só mais tarde, como iremos ver mais à frente, a cidade universitária passasse a usufruir dessa comodidade. A segunda notícia, também publicada em 1902, é um libelo laudatório à aplicação dos automóveis aos transportes públicos, numa altura em que mesmo as experiências europeias não eram ainda muito numerosas.<sup>661</sup>

Ora, é justamente para isto, para suprir a falta e a deficiência dos caminhos-de-ferro que os automóveis podem e devem servir. Uma carreira regular, bem montada e bem dirigida de omnibus com motor a álcool ou a essência supre todas as faltas e todas as deficiências dos comboios.

Logo no princípio do ano de 1903, surgiu na imprensa uma nova notícia sobre a intenção de explorar um conjunto muito vasto de percursos, em todo o país, do Algarve ao Minho, com essa forma acelerada de viação.<sup>662</sup>

Uma grande empresa automobilista acaba de se fundar em Lisboa, propondo-se prestar valiosos serviços a vários pontos do país ligando, por meio de carros automóveis, para transporte de passageiros e mercadorias, várias povoações entre si e outras com as estações dos caminhos-de-ferro. (...) A companhia é composta exclusivamente de elementos portugueses, sendo o seu capital de 600 contos. O motor da tracção será, ao que parece, a gasolina. É o iniciador desta empresa o Sr. Costa Santos, conhecido representante de casas estrangeiras.

Contudo, não se registaram mais notícias sobre estes investimentos. Em Maio de 1903, de novo o Engenheiro Júlio Vasconcelos Correia era entrevistado para o jornal *Novidades*<sup>663</sup> em que relatava uma viagem experimental que havia feito pelo país, de forma a comprovar a exequibilidade do seu projecto, apresentado um par de anos antes, num fundamentado relatório.<sup>664</sup> Para o efeito adquiriu na *De Dion Bouton*, em Paris, um “automóvel-omnibus”, o “primeiro a entrar no país com motor a gasolina e aplicações de borracha nas rodas”, segundo as suas próprias palavras.<sup>665</sup> A viagem demorou 22 dias, sete dos quais para descanso. A partida teve lugar em Lisboa, no dia 19 de Abril e a viagem prosseguiu pelas Caldas da Rainha, Coimbra, Porto, Barcelos, Ponte de Lima, Viana do Castelo, Caminha, Valença, Monção, Arcos

---

passageiros, retira-se a caixa das mercadorias e arma-se só com a dos passageiros. 8º - Num caso singular de afluência extraordinária de passageiros, a caixa de mercadorias poderá lojar passageiros de 3ª classe, armando ali bancadas.

<sup>659</sup> Os planos do veículo que acompanharam o processo de registo de patente, revelam uma proposta que se assemelha à do grande «Obéissant» desenhado por Amedée Bollé em 1873. Ignora-se a trajectória histórica deste «Obéissant» português mas, muito provavelmente, nunca deverá ter saído do papel para onde entrou, por exigência do Instituto de Propriedade Industrial.

<sup>660</sup> *O Conimbricense* (Coimbra), 28 de Outubro, 1902, 2.

<sup>661</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 15 de Dezembro, 1902, 6.

<sup>662</sup> *Gazeta dos Caminhos-de-Ferro* (Lisboa), 1 de Fevereiro, 1903, 42.

<sup>663</sup> *Novidades* (Lisboa), 31 de Maio, 1903, 1.

<sup>664</sup> “Pois creia que ninguém como eu estudou tão profundamente este ramo do progresso humano. Fui de propósito ao estrangeiro, a França e a Espanha, principalmente; vi as carreiras entre os Pirinéus, de Pamplona a Estella e Irun. Estudei também as carreiras de automóveis da Corunha.” *Novidades* (Lisboa), 19 de Maio, 1903, 1.

<sup>665</sup> *Ibidem*.

de Valdevez, Braga, Cabeceiras de Basto, Vila Pouca de Aguiar, Pedras Salgadas, Vidago, Chaves, Mirandela, Bragança, Murça, Vila Real, Régua, Lamego, Trancoso, Celorico da Beira, Guarda, Covilhã, Castelo Branco, Sertã, Tomar, Santarém e regresso a Lisboa, num percurso que totalizou 1.700 km. A marcha média diária era de 100 km e nalguns dias atingiu os 140 km, estando o *omnibus* sempre carregado com sete pessoas e as respectivas bagagens, num peso total de 2,2 toneladas. Esta viagem foi documentada graficamente na *Revista de Sport* onde surge uma foto desse peculiar *De Dion Bouton* com a seguinte legenda:<sup>666</sup>

Omnibus De Dion Bouton de força de 8 cavalos e um cilindro, pertencente ao engenheiro naval Júlio César de Vasconcelos Correia, acompanhado pelo General Almeida e General Alves, sendo chauffeur Laurencel, da casa De Dion, que se ocupou no estudo de transportes em automóvel. Viagem de experiência feita em Maio de 1903, percorrendo 1.700 km sem outro inconveniente que o mau estado da estrada. A viagem realizou-se pelas províncias do norte de Portugal.

O texto da legenda refere-se explicitamente à presença dos generais Lobo Alves e Isidoro Almeida mas não fala de Júlio Costa Santos, o capitalista que teria constituído uma empresa de transportes com o capital de 600 contos, anteriormente citado, que também participou nesta viagem experimental<sup>667</sup> e que, tudo indica, se deve ter entendido com Júlio Correia para o arranque de uma nova empresa com estas características. No final desse mesmo ano, o *Novidades* voltava ao assunto, desta feita para anunciar, finalmente, que “o governo lhe tinha dado o exclusivo da concessão para estabelecer carreiras de viaturas automóveis para transporte de passageiros e mercadorias nas estradas das províncias do Minho, Trás-os-Montes e Beiras que mais directamente sirvam tanto as redes ferroviárias como as povoações daquelas regiões do país”.<sup>668</sup>

Em meados de 1904, surgem novas notícias referentes a projectos de “carreiras automóveis”,<sup>669</sup> pensadas exclusivamente num conceito intermodal, de forma a servir as populações em complementaridade com os fluxos da ferrovia e absolutamente regulados pelos horários dos próprios comboios. Por outro lado, regista-se que houve também por parte das autoridades o cuidado em fixar preços máximos semelhantes aos que já eram praticados pelo serviço de carruagens previamente instalado.



Figura 11.7 – Veículo da “Companhia Portuguesa de Transportes em Automóveis” que fez várias experiências ao longo de 1903  
Fonte: *Revista de Sport* (Lisboa), 5 de Agosto, 1903, 41.

<sup>666</sup> *Revista de Sport* (Lisboa), 5 de Agosto, 1903, 41.

<sup>667</sup> *Novidades* (Lisboa), 19 de Maio, 1903, 1.

<sup>668</sup> *Novidades* (Lisboa), 30 de Dezembro, 1903, 1.

<sup>669</sup> *Gazeta dos Caminhos-de-ferro* (Lisboa), 1904, 109-110.

Estas notícias e as diferentes experiências efectuadas em várias regiões do país, não confirmam a tese de Afonso Lopes Vieira que aponta a exígua rede de estradas e o carácter eminentemente rural da população portuguesa no princípio do século XX como causas de uma circulação escassa,<sup>670</sup> e para a predominância das viagens de curta duração a pé ou utilizando tracção animal. A nosso ver, a circulação era escassa devido apenas à inexistência de uma oferta adequada a uma procura latente e potencialmente desconhecida. Os primeiros estudos de transporte público motorizado faziam apelo a uma avaliação cuidada dos fluxos de mobilidade das pessoas, favorecendo assim as deslocações que eram então feitas nos habituais serviços de diligência, com maior perda de tempo. A construção desta rede de transportes de dois níveis despoletaria, aliás, um efeito colateral importante promovendo uma nova dinâmica na mobilidade do emprego.<sup>671</sup> Não surpreendeu, por isso, que em 1905, se tenha inaugurado, com amplo sucesso, uma linha de transportes públicos,<sup>672</sup> utilizando automóveis especialmente adaptados para o efeito e de novo da marca *De Dion Bouton*, numa “triangulação geográfica” que unia Almada, Cacilhas e Cova da Piedade, garantindo também a correspondência com os transportes fluviais entre Cacilhas e Lisboa, assegurados pela “Parceria dos Vapores Lisbonenses”:<sup>673</sup>

Inaugurou-se a semana passada o serviço de carreiras de automóveis entre Cacilhas, Cova da Piedade e Almada, organizado pela Empresa de Automóveis Almadense, à testa da qual estão os conhecidos e importantes capitalistas Serras e Luís Fernandes. É este um importante melhoramento para as povoações da margem sul do Tejo pois não se limita a este pequeno percurso, o trajecto a percorrer pelos automóveis da Empresa Almadense. Tendo já carros encomendados, conta-se em pouco tempo começar com as carreiras entre Cacilhas, Sezimbra, Azeitão e Setúbal, ficando assim substituídas as antiquadas diligências que actualmente fazem essa carreira. Esse serviço é feito por modernos automóveis De Dion Bouton, do modelo mais aperfeiçoado e moderno, e deve ser motivo de orgulho para o nosso país o saber que se está dando aplicação prática a este novo invento, ao mesmo tempo que no estrangeiro se faz o mesmo, o que em geral não tem acontecido até aqui, aonde só tardiamente se imita o que de útil há lá por fora. Nenhuma dúvida há que, em breve, teremos em Portugal a maior parte dos nossos serviços de diligências substituídos por serviços de automóveis, visto já não haver as legítimas apreensões que há pouco anos ainda existiam no espírito de pessoas ou empresas querendo entrar nesse caminho.

Para a obtenção desse sucesso comercial conjugaram-se vários factores: uma escolha de trajectos curtos, sem grandes declives que fizessem perigar quer a mecânica quer a estabilidade dos veículos, preços adequados, qualidade, velocidade e conforto por oposição aos meios até aí considerados tradicionais de transporte. A qualidade das estradas era fundamental e, por essa razão, este serviço chegou a ser temporariamente suspenso em Maio, devido à urgência de obras de reparação nos troços utilizados pela empresa.<sup>674</sup> A afluência de público era tal que, como bem notava a imprensa, era necessário utilizar serviço de polícia para organizar as entradas nos *omnibus*, confirmando-se assim o sucesso da iniciativa da Empresa Almadense.<sup>675</sup>

<sup>670</sup> António Lopes Vieira, “Os Transportes Rodoviários em Portugal (1900-1940)”, *Revista de História Económica e Social* 5 (1980), 57-94.

<sup>671</sup> “Moreover it suggests that the changes in the location of industrial jobs between 1890 and 1950s were related to the availability of transport at decreasing cost, and other positive externalities if an institutional nature at the beginning of the period.” Maria Eugénia Mata, “As bees attracted to honey – Transport and Job mobility in Portugal (1890-1950)”, *The Journal of Transport History*, 3rd Série, 29/2 (2008): 173

<sup>672</sup> A antecipação desta inauguração já havia sido revelada pela Gazeta, com uma notícia muito completa sobre este assunto: “Realizou-se já a primeira experiência de um omnibus automóvel adquirido pela Sociedade Portuguesa de Automóveis e que se destina a fazer carreiras para transporte de passageiros entre Cacilhas, Costa de Caparica e Sesimbra. Saiu o omnibus das garagens da Sociedade Portuguesa de Automóveis, na rua Jardim do Regedor, guiado pelo chauffeur Laurencel, contramestre na fábrica De Dion, levando além do sr. Serra e de alguns amigos, os srs. engenheiro Júlio de Vasconcelos e Carlos Bleck, directores da Sociedade Portuguesa de Automóveis, agentes exclusivos da casa Dion Bouton. O omnibus carregado com 18 pessoas foi direito a Algés, estrada da Circunvalação, Benfica, Avenida e Campo Grande onde andou na fila. A Sociedade Almadense está à espera de outro automóvel igual a esse para imediatamente inaugurar as carreiras para Sesimbra.” *Gazeta dos Caminhos-de-Ferro* (Lisboa), Fevereiro, 1905, 71.

<sup>673</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Março, 1905, 19.

<sup>674</sup> “Logo que estejam concluídos os arranjos a que se está procedendo em vários pontos da estrada, recomeçarão as carreiras de automóveis entre Cacilhas, Caparica e Vila Nova, que há tempo foram interrompidas.” *Gazeta dos Caminhos-de-Ferro* (Lisboa), Maio, 1905, 362.

<sup>675</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 31 de Março, 1905, 13.



A experiência da “Outra Banda”, como lhe chamou o *Novidades*,<sup>676</sup> colheu noutras regiões, a avaliar pelas notícias sobre novas concessões de transportes que se foram sucedendo. O Alentejo, por exemplo, com as suas características morfológicas próprias despertou o sentido de iniciativa de Pedro Pais Barreto, que tinha a visão estratégica de ligar verticalmente essa província.<sup>677</sup>

Acabam de ser encomendados pelo Sr. Pedro Pais Barreto um automóvel Peugeot de 10/12 cavalos, 2 cilindros, para seu uso particular e quatro automóveis da mesma conceituada marca para o serviço de diligências entre Poceirão e Sines com escala por S. Tiago e Alcácer do Sal, cujo serviço vai ser de grande utilidade para aquelas regiões.

Os automóveis *Peugeot* destinados ao transporte de passageiros e mercadorias entre Poceirão e Sines chegaram nos finais de Janeiro de 1906 e terão sido registados numa nova sociedade denominada Empresa de Carreiras Sines-Poceirão.<sup>678</sup> A par da planície alentejana, que era um atributo importante no sucesso da utilização da viação automóvel, por ser claramente menos exigente para as mecânicas e permitir, ao mesmo tempo, velocidades comerciais muito interessantes para a época, existia também um espaço de exploração comercial permitido pela ferrovia, que tinha sido construída sem um plano integrador que articulasse as diferentes linhas construídas e planificadas, conforme justamente se destacava no preâmbulo do decreto de 6 de Outubro de 1898, citado por Maria Fernanda Alegria:<sup>679</sup>

A escolha das linhas a construir tem sido deixada ao critério individual de cada um dos ministros que têm gerido a pasta das obras públicas. É assim que passados quarenta anos desde o início da construção da rede sul, ainda não está oficialmente determinada a ligação a estabelecer entre esta e a explorada pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.

A escolha do Poceirão era óbvia uma vez que era nessa localidade que se encontrava uma estação ferroviária de grande importância regional, local de intersecção da linha do Alentejo com a estrada que passava por Moita e Águas de Moura, a via mais rápida para avançar por estrada para o litoral alentejano, contornando o estuário do Sado. Sabe-se, inclusivamente, que antes da entrega formal desses veículos, eles foram testados nos próprios trajectos onde iriam ser utilizados, obtendo-se assim valores de consumos e de duração das viagens que permitiram otimizar o respectivo plano de negócios da empresa e comprovar os parâmetros mínimos de rendibilidade da empresa.<sup>680</sup>

Já chegaram os quatro automóveis Peugeot que Albert Beauvalet & Cta encomendaram com destino a uma empresa que estabeleceu o serviço de carreiras entre Sines e Poceirão. A “Agence Generale d’Automobiles” estudou o tipo 10/12 cavalos, a que mandou aplicar uma carroserie que permite transportar 8 pessoas dentro e 2 fora, em cujos carros se observam todas as condições para obter bons resultados, o que se conseguiu como o demonstraram as experiências feitas na viagem Lisboa-Alcácer, em 28 de Janeiro, as quais deram o seguinte resultado: trajecto entre Cacilhas e Setúbal de 1 hora e 30’; Setúbal a Alcácer em 1 hora e 45’, o que dá uma velocidade média de 28 km/h e o consumo dos três carros foi em média de 18 litros de gasolina para cada um, em todo o percurso. São estas as bases que devem ser meditadas por todas as empresas que se dedicam a este género de locomoção, pois à medida que se apresentam as vantagens aqui obtidas vê-se o imenso prejuízo que dão os outros carros destinados a grandes lotações.

É provável, contudo, que a pressão da procura registada em Setúbal, tenha feito nascer uma outra carreira, entre aquela cidade e Sines,<sup>681</sup> servindo assim as populações da península setubalense, embora à custa de sobreposições com a carreira Poceirão-Sines a partir de Águas de Moura. Durante algum tempo, estas notícias tiveram impacto na imprensa

<sup>676</sup> “A Outra Banda, com o novo omnibus-automóvel, não cedeu a um mero capricho de luxo e de ostentação. Reconheceu apenas o que lá fora já o é de sobejo: a necessidade de adoptar o meio de condução mais prático, mais cómodo, o meio que não tardará dentro em pouco a ser justamente considerado o ideal em veículos de passageiros.” *Novidades* (Lisboa), 17 de Fevereiro, 1905, 2.

<sup>677</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 30 de Agosto, 1905, 16.

<sup>678</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Janeiro, 1906, s/p.

<sup>679</sup> Maria Fernanda Alegria, *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910) – As Vias e o Tráfego* (Lisboa: INIC, 1990), 295.

<sup>680</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 30 de Janeiro, 1906, s/p.

<sup>681</sup> “Começou no 20 do mês passado o serviço de automóveis entre Setúbal e Sines, facilitando a viagem a quem de Lisboa, Alentejo ou Algarve se dirija para Alcácer do Sal, Grândola, Santiago ou Sines. Os automóveis acomodam 18 passageiros com as respectivas bagagens e fazem o percurso de 110 km com a velocidade média de 18 km/h.” *Gazeta dos Caminhos-de-Ferro* (Lisboa), 16 de Janeiro, 1906, 26.

portuguesa destacando o nascimento de serviços – ou o anúncio da respectiva concessão – em várias regiões do país como no triângulo Oliveira de Azeméis, Estarreja e Murtosa,<sup>682</sup> Aveiro e Ílhavo,<sup>683</sup> Beja,<sup>684</sup> Lousã, Góis e Arganil,<sup>685</sup> Braga<sup>686</sup> ou, ainda, Ponta Delgada<sup>687</sup> mas depois, naturalmente, foram perdendo actualidade e pertinência, tendo em conta a sua disseminação regular por inúmeras regiões do país.<sup>688</sup>



Figura 11.8 – Instantâneo da carreira Régua-Lamego, em 1908  
 Fonte: *A Caça* (Lisboa), Junho, 1908, 175.

### 11.3 Transportes públicos urbanos

Se o nascimento de linhas de serviços de transporte em automóveis, em complementaridade com a rede ferroviária existente, revelou uma natural expansão, tanto nos pedidos de concessão como também na execução desses pedidos e a sua rendibilidade acabou por ser incrementada num processo de “tentativa-erro” com as experiências efectuadas sobretudo ao nível da mecânica e da capacidade de transporte de passageiros, os serviços

<sup>682</sup> *Ibidem*.

<sup>683</sup> *Ibidem*.

<sup>684</sup> “Nesta garage [Sociedade Portuguesa de Automóveis] foram recebidos há três dias 3 omnibus De Dion Bouton, destinados para empresas de carreiras estabelecidas em Aveiro e em Beja.” *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Dezembro, 1905, 12.

<sup>685</sup> “Logo que seja aberta à exploração a linha férrea de Coimbra à Lousã, será estabelecido um serviço de carreira de automóveis entre Lousã, Góis e Arganil.” *Gazeta dos Caminhos-de-Ferro* (Lisboa), 1 de Abril, 1906, 126.

<sup>686</sup> “Existem serviços de carruagens da Companhia Carris e da empresa Franqueira & Irmão, sedeados no Campo de Santa Ana e no Café Central. Existem igualmente automóveis para digressão.” Leonildo Mendonça e Costa, *Manual do Viajante de Portugal* (Lisboa: Tipografia da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1907) 190-194.

<sup>687</sup> “Foi inaugurado no dia 5 deste mês em Ponta Delgada um serviço de automóveis, com grande regozijo dos habitantes que estavam ansiosos por verem realizado aquele importante melhoramento.” *Gazeta dos Caminhos-de-Ferro* (Lisboa), 16 de Agosto, 1906, 258.

<sup>688</sup> Em 1906 inauguraram-se os transportes públicos em Coimbra e em 1908 estava estabelecida a carreira Lamego- Régua. Em ambos os casos, os veículos utilizados eram os Darracq-Tavares, desenvolvidos por Tavares de Melo. Calixto, *Fala a Velha Guarda*, 23; *A Caça* (Lisboa), Junho, 1908, 175. Num anúncio publicado em Dezembro de 1906, no Suplemento Publicitário da *Ilustração Portuguesa*, aparecem já os Omnibus Tavares que “faziam serviço permanente dentro de Coimbra, onde as inclinações atingem 14%”.

urbanos tiveram dificuldades adicionais, sobretudo nas grandes metrópoles, onde a existência de uma rede de transportes de superfície, electrificada, e até mesmo a rede subterrânea, com o nascimento dos chamados “comboios metropolitanos” colocou entraves ao plano de negócios das promitentes empresas de transporte em automóveis. Para além disso, os transportes de superfície assegurados por carruagens ainda disputaram aos automóveis uma fatia considerável de mercado durante algum tempo.<sup>689</sup> Em certas condições, em particular em grandes cidades sem declives acentuados, o desenvolvimento tecnológico dos próprios construtores, que estudaram e conceberam veículos com grande capacidade de transporte, graças à adopção generalizada de compartimentos com dois andares, estimulou o crescimento de empresas de transporte público em automóveis. Vários foram os construtores que apostaram neste segmento. Algumas marcas alemãs como a *Daimler*, a *Büssing*, a *Stoewer*, a *Dürkopp* ou a *Scheibler* fizeram dele um dos seus *core business*, contribuindo para a excelente imagem e tradição da indústria automóvel germânica neste sector desde o início do século XX.<sup>690</sup> Em Berlim, a ABOAG (Allgemeine Berliner Omnibus Aktien Gesellschaft) iniciou as suas funções de transporte com veículos de dois andares produzidos pela *Daimler*, em Novembro de 1905 e em Paris a CGO (Compagnie Générale des Omnibus) inaugurou o seu serviço em 1906, com veículos *Brillié-Schneider*, também de dois andares. Em 1905, a *Stoewer* tinha já recebido uma encomenda de 200 unidades para o serviço de transportes de Londres.<sup>691</sup>

Entre nós, foi no final do ano de 1904 que se iniciaram os serviços de transporte público em Lisboa, através da iniciativa da Companhia dos Ascensores Mecânicos de Lisboa. As primeiras experiências tiveram como objectivo perceber se era possível adaptar os *omnibus* produzidos pela *De Dion Bouton*,<sup>692</sup> que apresentavam, como características técnicas, uma potência entre 15 e 20 cavalos, espaço para 16 pessoas e capacidade para subir rampas de treze por cento com a carga completa.

A Sociedade Portuguesa de Automóveis, distribuidora dessa marca, decidiu apostar em força neste segmento de negócio e importou duas viaturas com essas características para efectuar os testes pretendidos nas difíceis ruas de Lisboa, auspiciando a entrada da capital do país “na corrente civilizadora provocada pela aplicação generalizada dos automóveis.”<sup>693</sup>

Os testes devem ter sido conclusivos pois, passado pouco tempo, a Companhia dos Ascensores Mecânicos de Lisboa adquiria as duas unidades, o que também foi relatado pela imprensa da capital.<sup>694</sup>

Ficaram hoje instalados na casa de automóveis da rua do Jardim do Regedor os dois automóveis mandados vir expressamente para serviço da companhia dos ascensores mecânicos de Lisboa e destinados às carreiras da Estrela e S. João dos Bemcasados, etc. Vimos os dois carros: são pintados de amarelo canário e fechados, dando ideia das antigas diligências. A entrada dos passageiros efectua-se pelo lado esquerdo de uma plataforma que os automóveis têm na rectaguarda, como nos carros eléctricos. Os assentos e encostos dos passageiros são estofados e forrados de chagrin preto.

A partir deste momento, porém, deixam de existir quaisquer referências ao comportamento dos automóveis enquanto serviço público. Vasco Calixto, sem especificar a fonte da sua afirmação, justifica o insucesso da experiência com a qualidade dos veículos, “primitivos e sujeitos a avarias.”<sup>695</sup> Lisboa, pelas suas características geográficas, seria sempre uma cidade difícil para implementar uma motorização eficiente nos transportes públicos, através do recurso aos “automóveis-omnibus”, sobretudo com a tecnologia do princípio do século XX, mas as necessidades de estabelecer ligações rápidas entre localidades, promovendo também a intermodalidade com outros meios de transporte, manteve-se candente e o colapso da experiência lisboeta não arrefeceu os ânimos noutras regiões do país.

<sup>689</sup> “It took time for the horseless carriage to displace the horse, even in great cities like London.” Brian Laban, *Cars – The Early Ears* (Köln: Künemann Verlagsgesellschaft, 2000), 62.

<sup>690</sup> Eckermann, *World History of the Automobile*, 66.

<sup>691</sup> Eckermann, *World History of the Automobile*, 68-70.

<sup>692</sup> Na primeira lista de preços publicada na imprensa pela Sociedade Portuguesa de Automóveis, aparecem explicitamente três modelos de Omnibus construídos pela De Dion Bouton: o mais pequeno para 6/8 passageiros com motor de 2 cilindros e 10 cavalos, por 3.100\$000 réis; um segundo, de 8/10 passageiros, motor de 2 cilindros e 12 cavalos pelo valor de 3.250\$000 réis; um terceiro modelo, comportando 12/14 passageiros, equipado com um motor de 15 cavalos e 2 cilindros, por 3.500\$000 réis; e, finalmente, o maior, com lotação para 16/18 passageiros, de 4 cilindros e 15 cavalos, por 3.850\$000 réis. *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Março, 1904, s/p.

<sup>693</sup> *Novidades* (Lisboa), 25 de Novembro, 1904, 2.

<sup>694</sup> *Novidades* (Lisboa), 29 de Novembro, 1904, 2.

<sup>695</sup> Vasco Calixto, *As Rodas da Capital – História dos Meios de Transporte da Cidade de Lisboa* (Lisboa: Junta Distrital de Lisboa, 1967), 101.

## 11.4 Táxis e Veículos de Aluguer

Vimos já que os automóveis eléctricos não tiveram grande aceitação em Portugal, em particular nas grandes cidades onde a sua eventual utilização estaria menos afectada pela reduzida autonomia e pelas dificuldades de carregamento das baterias. Poder-se-ia pensar que essas motorizações menos convencionais teriam sido afectadas pelo facto de não terem tido o suporte logístico e comercial de um grande importador que, pela sua capacidade de influência, pudesse alargar a incipiente carteira de potenciais clientes a favor dos eléctricos. Mas esse facto é, de alguma forma desmentido pela experiência de Albert Beauvalet, o maior importador do país, com a marca *Peugeot*, cuja aposta nos “vapores” *Serpollet* redundou num fracasso. Por outro lado, os profissionais também não se deixaram entusiasmar por essa opção, seguramente informados quer pelos especialistas que iam publicando alguns resultados obtidos, sobretudo em França, quer pelas experiências efectuadas nas cidades, onde os constantes declives e os arranques e travagens frequentes obrigavam a consumos exagerados e, conseqüentemente, a reduzidas autonomias.

Os táxis iniciaram o seu serviço em várias grandes cidades do mundo ocidental ainda no final do século XIX, fazendo uso quase exclusivo da motorização eléctrica, por razões estritas de fiabilidade e, também, devido ao conforto e à facilidade de utilização.<sup>696</sup> Esta inovadora forma de transporte colectivo era, assim, geralmente conhecida pelos serviços prestados, quer na Europa, quer nos Estados Unidos.<sup>697</sup> Os táxis equipados com motor a gasolina surgem nas principais cidades europeias em meados da primeira década do século XX. O caso mais conhecido é o de Paris, com o lançamento da *Compagnie Française des Automobiles de Place*, fundada em Dezembro de 1905.<sup>698</sup> Esta empresa, ou melhor, a sua estrutura societária, estaria ainda na base da expansão desta actividade em Londres, com a fundação da *General Motor Cab Company*, e em Nova Iorque, com a criação da *New York Motor Cab Company*.<sup>699</sup> Não se julgue, contudo, que a expansão considerável da oferta dos táxis e a crescente simpatia do mercado pela modernidade dos automóveis, tenham contribuído para uma “morte” rápida do serviço convencional de fiacres e tipóias, utilizando tracção animal. Segundo Mom,<sup>700</sup> em Londres, só em 1910 o número de táxis ultrapassou o número de carruagens de praça e em Paris essa inflexão histórica registar-se-ia apenas um ano depois.

Em Portugal, não se tendo verificado a adesão a esta nova indústria por via dos automóveis eléctricos, pelas razões atrás indicadas, a introdução deu-se gradualmente, pouco tempo depois de se começarem a conhecer os bons resultados obtidos na capital francesa, cujo fluxo de informação deverá ter chegado por várias vias ao longo do ano de 1906. Porém, não existem muitas referências na imprensa ao serviço de táxis que terá começado em Lisboa, ainda de forma incipiente e desregulada sob o ponto de vista legislativo, entre 1906 e 1907. José Hipólito Raposo<sup>701</sup> aflora muito superficialmente o início deste sector de actividade, afirmando que ele terá começado em 1907, citando algumas das marcas que foram utilizadas pelos motoristas de então. Vasco Calixto pouco mais adianta:<sup>702</sup>

Foi em 1907 que Lisboa teve os seus primeiros táxis. Não se pagava qualquer contribuição, bastava tirar a carta de condução e ir para a praça, obtendo-se depois uma licença na Câmara Municipal. Os primeiros automóveis de aluguer a aparecer foram quatro carros com estacionamento no tabuleiro superior da estação do Rossio mas, dentro em pouco, outros surgiram em frente do Teatro Nacional e do lado oriental da praça, pois muitos foram os que

<sup>696</sup> “It should be remembered, however, that during the period up to the beginning of the twentieth century not a single large scale taxicab experiment on the basis of the petrol car was initiated, simply because that type of vehicle was considered too unreliable.” Gijs Mom, “Costs, Technology and Culture. Propelling the early taxicab (1900-25)”, *The Journal of Transport History*, 24/2 (2003): 200.

<sup>697</sup> “Lead cab fever” affected Europe as well as the United States, with electric cabs of English and French make plus a few Pope-Columbias being put into service in London (1897), Paris (1898) and Berlin (1899).” Flink, *The Automobile Age*, 9.

<sup>698</sup> “Renault’s success was due particularly to the *Compagnie Française des Automobiles de Place* (CFAP), which started a taxi service in December 1905.” Mom, *Costs, Technology and Culture*, 200.

<sup>699</sup> “As in London, the same financial group tried to get a foothold in New York City as the *New York Motor Cab Company*, although instead of Renaults the competing Darracq marque was chosen.” Mom, *Costs, Technology and Culture*, 201.

<sup>700</sup> *Ibidem*.

<sup>701</sup> José Hipólito Raposo, “Breve apontamento da Evolução dos Transportes de Lisboa”, in *Lisboa em Movimento* (Lisboa: Livros Horizonte, 1994), 175-197, 194-195. As marcas citadas são a *Brazier*, *De Dion Bouton*, *FIAT* e *Hudson*. Se em relação às três primeiras não há incoerência tendo em conta a sua presença fundamentada no mercado nacional, a presença da americana *Hudson* nesta lista é um erro pois a marca só na década de 10 começou a ser importada regularmente para Portugal.

<sup>702</sup> Calixto, *As Rodas da Capital*, 110.

tal indústria tentou, contando-se entre eles, alguns antigos cocheiros, resolvidos a trocar os cavalos de carne e osso pelos esperançosos cavalos-vapor.

Usando notícias coevas sobre o assunto e cruzando-as com textos memorialistas e documentos oficiais de registo e controlo, podemos obter conclusões mais fundamentadas sobre o desenvolvimento dos táxis em Lisboa. Como se viu atrás, tendo o serviço de táxis de Paris iniciado a sua actividade em Dezembro de 1905, nos meses seguintes já haveria informações de diversos tipos sobre a fiabilidade e, sobretudo, sobre a rendibilidade desse novo negócio, numa altura em que os automóveis com motor a explosão apresentavam já níveis de durabilidade compatíveis com uma utilização profissional intensiva. Logo em Julho de 1906 faz-se eco de que terá havido a solicitação de duas licenças para automóveis de praça, pelos senhores Coelho de Almeida e Martins, o que terá provocado um movimento corporativo por parte dos proprietários dos veículos hipomóveis de aluguer, que até aí monopolizavam esse tipo de transporte.<sup>703</sup> Mais tarde, nesse mesmo ano, a imprensa antecipava a demonstração de projectos nesta área.<sup>704</sup>

Lisboa civiliza-se e progride a olhos vistos. Trata-se agora da fundação de uma empresa para aluguer de automóveis. Assim, todos poderão experimentar as delícias da moderna locomoção, até agora apenas privilégio dos mais abastados. A marca dos carros, consta-nos que será a conhecida Gladiator e à testa da empresa está um dos mais conceituados *chauffeurs* de Lisboa, muito estimado no mundo sportivo.

Sendo a notícia de 30 de Novembro, não fica claro se a empresa mencionada conseguiu ainda começar a trabalhar no mês de Dezembro desse ano. Por outro lado, infelizmente, também não é referido o nome do “conceituado *chauffeur*” que liderava o projecto, o que permitiria retirar outras conclusões desta notícia. Contudo, outras informações de diferentes origens permitem-nos estabelecer com alguma certeza as principais variáveis desta questão, como iremos ver mais à frente.

Existem duas memórias importantes sobre este assunto, escritas ambas no início da década de 30, e que, apesar de estarem mais próximas no tempo, não são totalmente esclarecedoras nem em relação às datas de início de actividade nem aos intervenientes desse sector. Armando Adão deu uma entrevista à Revista do ACP onde evocou recordações importantes da sua vivência no mundo automobilístico do início do século XX. Quando lhe perguntaram se se recordava da data em que apareceram os primeiros carros de aluguer em Lisboa respondeu que teria sido por 1907 ou 1908. “Os primeiros foram os *Darracq* de Tavares de Mello, de Coimbra, e os *Peugeot* 10 cv de Ismael de Carvalho. Os *chauffeurs* eram o José Calixto e o Jacinto. Faziam praça à porta da estação do Rossio mas a freguesia primava pela ausência.<sup>705</sup> Sanches de Castro, num dos seus artigos de divulgação da história do automobilismo em Portugal recorda:<sup>706</sup>

Os primeiros carros de aluguer em Lisboa foram postos pela Empresa Geral de Transportes, em 1906. Eram dois Peugeot – um de 16 cv, 4 cilindros, entrada por trás, azul e vermelho, e um outro de forma de carroçaria igual, pintado de vermelho, mas só de dois cilindros. O preço do aluguer era de 4.000 réis à hora. O local de estacionamento era na parte superior da estação do Rossio. Logo a seguir o *ex-chauffeur* Viegas, que mais tarde havia de ser, com bastante honra, o primeiro *carrossier* português, em categoria e importância de trabalho, alugava três Gladiator num escritório da Rua de São Julião. Foram estes locais primitivos que depois deram lugar a várias praças, nas quais a indústria de automóveis foi sempre precária. Pouco tempo duraram estes empreendimentos; e foram substituídos pela primeira praça junto à estação do Rossio na parte de baixo. Havia para alugar: Peugeot de dois cilindros, Brazier, e outras marcas mais. Passou depois a praça para em frente ao Teatro Nacional, reforçada com

<sup>703</sup> Nesta notícia é igualmente publicada a proposta de tabela tarifária do Sr. Coelho de Almeida e que era a seguinte: “De dia – uma ou duas pessoas dentro do recinto da Circunvalação até 900 metros, 200 réis; por cada 300 metros a mais 30 réis. Qualquer número de pessoas fora do recinto da Circunvalação ou mais de duas dentro do mesmo recinto, até 750 metros, 20 réis, e por cada 200 metros a mais, 30 réis. De noite – de 1 de Abril até 30 de Setembro das 12,30 até às 6 horas da manhã e de 1 de Outubro a 31 de Março, das 12,30 até às 7 horas da manhã, até 600 metros, 200 réis e por cada 200 metros a mais 30 réis. De dia ou de noite acresce aos preços indicados a quantia de 600 réis por hora ou 20 réis por cada dois minutos sempre que o automóvel tenha marcha reduzida ou paragens à ordem do passageiro. Pela passagem das portas da cidade, entrada ou saída, paga-se mais 100 réis; indemnização da volta para o carro deixado fora das portas, 200 réis. *Gazeta dos Caminhos-de-Ferro* (Lisboa), 6 de Junho, 1906, 189.

<sup>704</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 30 de Novembro, 1906, s/p.

<sup>705</sup> *Revista do ACP* (Lisboa), Janeiro, 1931, 16. Armando Adão foi entrevistado por ter sido um dos fundadores e o primeiro presidente da Associação de *Chauffeurs*.

<sup>706</sup> Castro, “Apontamentos para a História”, 7.

um carro holandês Spyker e até por um monocilíndrico Bébé Peugeot, propriedade do corredor de motocicleta Futchter e conduzido pelo chauffeur Henrique de Alenquer. Voltou de novo o estacionamento para em frente à estação do Rossio e apareceram aí os primeiros *palhinhas* de Lisboa – uma série de Brouholt com carroçaria Landaulet, propriedade dum antigo *chauffeur* Silva.

Retomemos o tema da notícia do *Tiro e Sport* de finais de 1906. Na Lista de Licenças de Condução do Governo Civil de Lisboa, surgem três *Gladiator*, com os números de matrícula 223, 224 e 225, todos eles registados em nome de Frederico Gaspar da Costa com morada na Rua de São Julião. Sanches de Castro evoca nas suas memórias a existência de três viaturas de aluguer da marca Gladiator, com um escritório na Rua de São Julião, o que nos permite reconstituir, com base nos elementos investigados, que Frederico Gaspar da Costa terá sido o capitalista que formou e financiou a empresa de aluguer de veículos, onde o *chauffeur* Viegas – que começou por ser um motociclista de grande nível, defensor acérrimo do associativismo, exercendo as funções de presidente da comissão de Excursionismo na União Velocipédica Portuguesa,<sup>707</sup> motorista profissional ao serviço da empresa *A & H. Black Lda* e, mais tarde, um dos responsáveis pela criação da empresa de carroçarias *Ferreira & Viegas* – terá sido um dos motoristas havendo, por isso, a forte probabilidade de que o serviço de táxis em Lisboa tenha mesmo começado em Dezembro de 1906.

O preço invocado por Sanches de Castro remete para um aluguer mais estrutural, isto é, para médias e grandes viagens enquanto Armando Adão fala de um valor da ordem da “coroa”, ou seja de 500 réis, por corrida. Num anúncio da Garage Parisiense,<sup>708</sup> de Luís Laurencel – um mecânico francês que veio trabalhar para a Sociedade Portuguesa de Automóveis e que depois abriu o seu próprio negócio – a empresa comunicava que tinha “automóveis de aluguer em Garage e na Praça (taxímetro) com *chauffeurs* fardados e de inteira confiança” sendo os preços os seguintes: os primeiros 900 metros, ou fracção, 250 réis; cada 300 metros a mais ou fracção, 50 réis; tempo de espera, a cada 5 minutos, 50 réis; e bagagens, cada volume até 30 kg, 100 réis.

Na citada lista de Licenças de Condução do Governo Civil de Lisboa, existem ainda quatro empresas com veículos licenciados, cujos nomes remetem de forma inequívoca para uma actividade nesta área de aluguer de viaturas: a já citada Empresa Geral de Transportes, com sede na Rua da Alfândega, 62 a 64, e que dispunha de seis veículos *Peugeot* e um *Rigolet*; a Empresa de Carruagens de Luxo, com sede na Rua do Instituto Agrícola, 3 a 5, que tinha ao serviço um *De Dion Bouton* e um *Cardinet*,<sup>709</sup> a Empresa de Automóveis de Aluguer, situada no Largo de Stephens, que dispunha de seis unidades *Diatto-Clement*; e, finalmente, os já citados *Gladiator* pertencentes a Frederico Gaspar da Costa. Infelizmente, a lista não disponibiliza a data de emissão das respectivas licenças, pelo que por aqui também não podemos concluir nada sobre o início da actividade de cada uma das empresas. De referir ainda que o citado Ismael de Carvalho aparece na lista do Governo Civil como possuidor de um *Darracq* e de um *Oldsmobile* – o que contradiz com a afirmação de Armando Adão que lhe atribuía a posse de veículos *Peugeot*. Três notas são ainda necessárias para complementar esta informação: em primeiro lugar, o facto de em Lisboa não ter colhido o exemplo de Paris, onde a Renault se tornou verdadeiramente esmagadora entre o parque circulante de táxis daquela cidade;<sup>710</sup> em segundo, destaque-se que, apesar de tardia, a capital portuguesa também registou uma experiência de um táxi eléctrico, o *Cardinet* proposto pela Empresa de Carruagens de Luxo; e, finalmente, o desconhecimento da natureza do veículo *Rigolet* que aparece registado em nome da Empresa Geral de Transportes e que se pode tratar de um *Riegel*, uma adaptação de um veículo hipomóvel através da substituição do eixo dianteiro que passava a integrar um motor a explosão de dois cilindros e 10 cv.

Na cidade do Porto, há referências sobre a existência de uma viatura de aluguer logo em 1906, um *Decauville*, fruto da iniciativa da empresa de João Garrido que, em 1910, disponibiliza um *Charron* de 12 cv equipado com taxímetro,<sup>711</sup> ano em que em Lisboa também

<sup>707</sup> “Nas corridas que no próximo dia 19 do corrente se devem realizar no velódromo do Jardim Zoológico, o nosso bom amigo e distinto motociclista Carlos Ferreira Viegas, presidente da comissão de excursionismo da UVP, ensaiará o recorde dos 5 km em motocicleta.” *O Tiro Civil* (Lisboa), 1 de Abril, 1903, 6.

<sup>708</sup> *O Automobilista* (Lisboa), 25 de Setembro, 1910, 5.

<sup>709</sup> O *Cardinet* era uma viatura eléctrica construída pela Compagnie Française des Voitures Electromobiles, especializada na produção de automóveis para aluguer.

<sup>710</sup> “Thanks to the sales of its taxicabs, Renault had come the largest French manufacturer by 1907.” Mom, *Costs, Technology and Culture*, 200.

<sup>711</sup> Silva, *Automóveis Antigos*, 26.



deverão ter sido adoptados.<sup>712</sup> Estes dispositivos de controlo de distância já eram conhecidos dos veículos hipomóveis de praça e haviam sido introduzidos nos taxis de Paris, em 1904.<sup>713</sup>

É importante assinalar que os *chauffeurs* profissionais, cientes das dificuldades e das particularidades da sua profissão, resolveram associar-se no dia 18 de Outubro de 1907, criando para isso a “Liga dos Chauffeurs de Portugal”.<sup>714</sup>

Em 1905, por ocasião do lançamento da nova empresa importadora e distribuidora de veículos, a Sociedade Portuguesa de Automóveis, surgiu uma série de anúncios de divulgação na imprensa onde, para além da lista de preços dos veículos novos, apareciam indicações de “alugueres de automóveis ao mês, por dia, meio-dia ou a horas”,<sup>715</sup> não se especificando, porém, nem os preços nem se estas formas de aluguer incluíam ou não o motorista.

### 11.5 Outros serviços públicos

Existem várias referências dispersas à entrada gradual de veículos motorizados em diferentes vertentes dos serviços do estado, nomeadamente, no Exército, nos Bombeiros, nalguns Serviços de Saúde e também na distribuição dos Correios.

O Exército terá iniciado a sua motorização ainda em 1902, tendo sido firmado em Novembro um contrato com a *FIAT* para o fornecimento de viaturas com características variadas. A marca italiana teve, assim, um papel primordial na motorização do nosso exército, no início do século XX. Para além das viaturas de transporte de altas patentes, existem várias referências à aquisição por parte do Arsenal do Exército de outras viaturas daquela marca italiana, nomeadamente, dois *fourgons* de 24 cavalos, e um de 16 cv destinado ao transporte de oficiais.<sup>716</sup> No ano seguinte, as aquisições efectuadas à *FIAT* mantiveram-se, cumprindo o plano de aquisições entretanto acordado<sup>717</sup> na sequência das excelentes relações mantidas pelo representante da marca à época, o Engenheiro Leopoldo de Sousa Cachapuz com as autoridades militares.

Este contrato com a *FIAT* teve a participação directa de um director desse construtor, Enrico Marchesi, que aproveitou a sua estadia entre nós, necessária às conversações com o Ministério da Guerra, para assistir à corrida da Figueira. O contrato previa fornecimentos parcelares de automóveis em diferentes tipologias. Com o fim da representação de Cachapuz da marca *FIAT* – que passou a ser distribuída pela Sociedade Portuguesa de Automóveis, no sul do país, enquanto no Norte essa responsabilidade estava confiada a Teixeira & Irmão – o construtor italiano perdeu a liderança no fornecimento de material ao exército português.

No princípio de 1903, o exército promoveu ainda testes com outro tipo de veículos, nomeadamente com os *Locomobile* a vapor, mas os resultados não terão correspondido às exigências do caderno de encargos imposto pelas chefias militares.<sup>718</sup>

O protocolo com a marca de Turim, geralmente aplaudido pelo progresso que poderia trazer ao funcionamento da máquina militar, foi criticado pela forma como foi conduzido, sem concurso.<sup>719</sup> Mas o papel dos automóveis no exército recebeu variadíssimos elogios e teve um acolhimento unânime de aprovação, merecendo reflexões e análises comparadas por parte da imprensa especializada da época, que via nessa capacidade de motorização das forças armadas um factor de modernidade que podia e devia traduzir-se por um incremento da sua eficiência.<sup>720</sup>

Agora mesmo encontrámos nos jornais estrangeiros o extracto de uma notável conferência que o Coronel Crompton fez acerca dos meios de transporte empregados pelo exército inglês na guerra do Transvaal, em que afirmou terminantemente que o emprego dos automóveis deu o mais brilhante resultado no transporte não só de soldado como das mais pesadas peças de artilharia, assinalando assim as enormes vantagens que o novo sistema de locomoção pode prestar na guerra. Quanto aos serviços que ele pode prestar aos exércitos em tempo de paz, aí está o resultado dos estudos que o general alemão F. Otto acaba de fazer sobre as vantagens de uma organização automóvel bem pensada, no exército alemão.

<sup>712</sup> Calixto, *As Rodas da Capital*, 111.

<sup>713</sup> Mom, *Costs, Technology and Culture*, 201.

<sup>714</sup> *Os Sports* (Lisboa), 20 de Outubro, 1907, 3.

<sup>715</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Março, 1905.

<sup>716</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 30 de Novembro, 1904, 12.

<sup>717</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Junho, 1905, 16.

<sup>718</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 30 de Março, 1903, 4. Nesta edição surge uma única foto com a seguinte legenda: “Na Estrada Militar – Locomobiles da casa F. Street & C<sup>a</sup> em experiências.”

<sup>719</sup> “O automobilismo no Exército Português”, *O Tiro Civil* (Lisboa), 15 de Novembro, 1902, 6.

<sup>720</sup> *Ibidem*.

No primeiro grande exercício militar realizado nos arredores de Lisboa, esperava-se que a componente da motorização tivesse já algum peso na logística geral das tropas e nas táticas que se pudessem desenvolver para incrementar a eficiência da máquina de guerra. Porém, os únicos veículos utilizados tiveram fins bem diferentes das expectativas sendo usados não para a eficiência logística mas apenas “(...) para conduzir ao campo das manobras o ministro da guerra, os seus ajudantes e os seus convidados, ou o chefe de Estado e a sua família”.<sup>721</sup>

A primeira experiência de utilização de veículos automóveis em teatro de guerra terá decorrido em Moçambique, em 1905, para onde “nove veículos de transporte, destinados ao transporte de feridos, de correspondência e de provisões de boca” foram enviados com esse objectivo.<sup>722</sup>

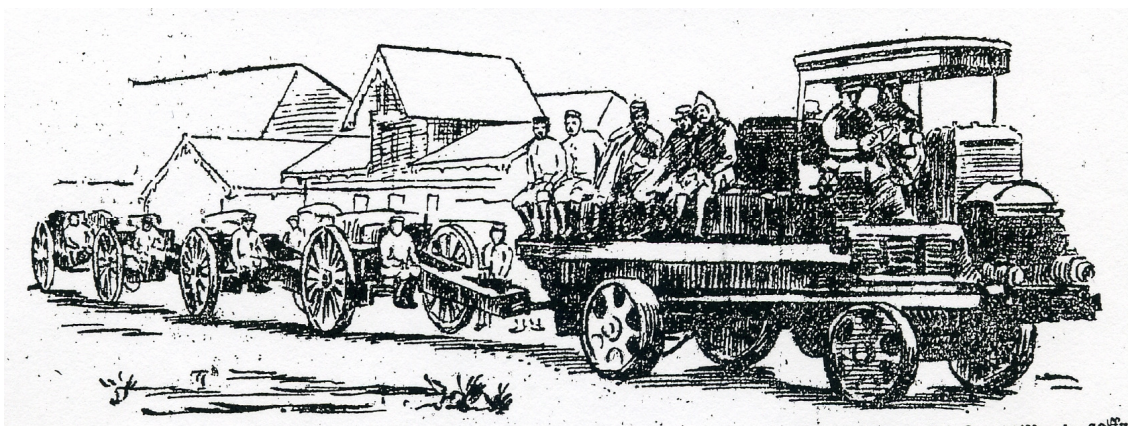


Figura 11.9 – O tractor idealizado por Carlos Roma du Bocage, que foi adoptado pelo Exército para reboque de peças de artilharia  
Fonte: *Jornal de Notícias* (Porto), 22 de Junho, 1905, 2.

Carlos Roma du Bocage, primeiro presidente do Real Automóvel Clube de Portugal e oficial superior do exército tinha, por inerência da sua posição de coronel, muitas solicitações fora de Lisboa, assistindo no terreno às principais movimentações logísticas do exército. Como engenheiro, desenhou um “tractor” inovador destinado a rebocar várias peças de artilharia, que seria produzido para o Exército português em Paris, na casa *Schneider-Canet* durante o segundo semestre de 1903. Não é provável que Roma du Bocage tivesse tido acesso às especificações do tractor encomendado pelo exército alemão para transporte de mantimentos destinado ao seu corpo colonial sediado na região da Namíbia,<sup>723</sup> pelo que seria uma peça com alguma dose de originalidade. Sobre a utilidade para rebocar peças de fogo deste tractor denominado *train Rochet-Canet-du Bocage*, foram publicados dois artigos na *Revista de Engenharia Militar*.<sup>724</sup>

A aplicação dos automóveis aos usos da guerra e os seus constantes aperfeiçoamentos e progressos faziam prever o seu emprego para dar mobilidade às bocas de fogo na defesa de um campo entrenchado sobre as vias de cintura e reparo, dispensando linhas-férrreas. O nosso camarada, o Sr. Coronel Bocage, possuído desta ideia e entusiasta por ela, delineou e conseguiu realizar em França este ano as primeiras experiências nesse sentido, organizando um comboio formado por quatro bocas de fogo nos seus reparos, rebocado por um tractor a álcool e que foi denominado *train Rochet-Canet-du Bocage*.

As experiências, com o tractor puxando os seus obuses, embora dentro do âmbito possível de informações classificadas, foram amplamente divulgadas pela imprensa nacional, o que se justifica tendo em conta o interesse do próprio exército na sua divulgação.<sup>725</sup> Também a

<sup>721</sup> “Os automóveis no Exército”. *O Tiro Civil* (Lisboa), 15 de Setembro, 1903, 8.

<sup>722</sup> *Gazeta dos Caminhos-de-ferro* (Lisboa), Maio, 1905, 362.

<sup>723</sup> “Beginning 1903, Lt. Col. Edmund Troost commissioned NAG to build tractor-trailers to a design by engineer Joseph Vollmer. (...) These so-called DURCH trailer trains, rolling on iron tires could move 20 tons of pay-load. Propelled by 45 cv engines their top speed was 10 km/h.” Eckermann, *World History of the Automobile*, 70.

<sup>724</sup> “Baterias Móveis de Praça”, *Revista de Engenharia Militar* (Lisboa), Outubro, 1902, 433-440.

<sup>725</sup> *Ilustração Portuguesa* (Lisboa), 25 de Janeiro, 1905, 179; *A Caça* (Lisboa), Dezembro, 1904, 75.

imprensa generalista deu particular atenção a esta reestruturação do exército, louvando a reformulação do material rolante:<sup>726</sup>

A nossa gravura representa a bateria de quatro obuses com que há poucos meses ainda, foi dotada a nossa artilharia e que se destina ao serviço de defesa terrestre e marítimo do Campo Entrincheirado de Lisboa. Esta bateria é a última palavra da técnica moderna em construção de bocas de fogo, sendo movida por tracção mecânica do sistema Schneider-Canet-Bocage. (...) O nosso material de artilharia sofreu uma substituição completa ficando com o melhor material da actualidade. (...) Nenhum país possui melhor material, mais aperfeiçoado nem tão moderno.

Outras adaptações aos serviços públicos do Estado, demoraram mais algum tempo. Como sempre, a opinião pública, que lia as revistas e se actualizava sobre as últimas novidades do *sport*, estava familiarizada com os desenvolvimentos que se verificavam nos principais países da Europa. Por exemplo, na revista *O Tiro Civil*, que no início do século XX tinha já uma coluna regular sobre o automobilismo, podia ler-se o seguinte:<sup>727</sup>

A polícia e a corporação de Bombeiros, em Viena de Áustria, já adoptaram para o seu serviço os automóveis eléctricos. As bombas e os carros conduzindo bombeiros assim como o transporte de presos e de autoridades policiais, tudo é feito em automóveis. Quando veremos isto em Portugal? Lá para o ano 3000.

Não seria tão tarde como previa o jornalista, pois em 1905 é noticiada a "(...) aquisição da primeira viatura automóvel, da marca Richard-Brazier, para condução do pessoal superior aos fogos", iniciando-se uma nova etapa na motorização dos Bombeiros de Lisboa.<sup>728</sup> Acrescem, ainda em 1905, a aquisição de um "auto-pronto socorro" *Brazier* com bombas *Delahaye*, o primeiro automóvel operacional dos bombeiros e, em 1909, a compra do primeiro "Auto-escadas" *Renault*.

No âmbito do sistema de Saúde, saliente-se a abertura de espírito demonstrada pela administração dos Hospitais de Lisboa, que não hesitou em recorrer à motorização por automóveis para melhorar os seus serviços. A primeira encomenda consistiu num veículo "adoptado para o serviço de cidade e, especialmente, para serviço de médicos"<sup>729</sup> seguindo-se um outro destinado à optimização da logística da rede hospitalar, preparado para fornecer os géneros necessários ao bom funcionamento das diferentes unidades.<sup>730</sup>

Finalmente, no contexto da distribuição de bens perecíveis realce-se a adesão, primeiro, dos grandes armazéns retalhistas e, mais tarde, dos empreendedores grossistas que recorreram a veículos de distribuição na área alimentar, com repercussões importantes na melhoria da saúde pública:<sup>731</sup>

Ultimamente chegaram um elegantíssimo automóvel de 10 cavalos, 2 cilindros, e uma «voiture de livraison» que se acham patentes nas vastas garagens do Palácio Foz. O carro para distribuição é uma novidade, entre nós, estando-lhe reservado um largo futuro, pois substitui vantajosamente a tracção animal para as entregas domiciliárias que os primeiros estabelecimentos da capital estão pondo em uso.

Em relação à utilização de automóveis pelos serviços de polícia e de distribuição postal no nosso país a informação coeva é escassa e não dá uma perspectiva do grau de abrangência da sua utilização. Porém, no que diz respeito à distribuição do correio há alguns pequenos apontamentos que nos indicam que este serviço dever ter sido testado entre nós ainda na primeira década do século XX. As primeiras experiências de distribuição urbana de correio na Europa através de automóvel ter-se-ão iniciado em 1899, em Berlim, expandindo-se para Paris um ano depois.<sup>732</sup> Em Itália, o serviço postal interurbano por automóvel terá sido adoptado nos finais de 1904.<sup>733</sup>

O Governo italiano resolveu fazer a distribuição postal nas principais cidades por meio de automóveis de grande velocidade, assim como nas terras que não são servidas por caminho

<sup>726</sup> *Jornal de Notícias* (Porto), 22 de Junho, 1905, 2.

<sup>727</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 15 de Janeiro, 1901, 5.

<sup>728</sup> Mónica Almeida, "O Serviço de Incêndios em Lisboa entre 1850 e 1920", in *Lisboa em Movimento*, 267-315, 284.

<sup>729</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 30 de Março, 1905, 13.

<sup>730</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 15 de Abril, 1905, 12.

<sup>731</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 31 de Outubro, 1904, 13.

<sup>732</sup> *O Tiro Civil* (Lisboa), 15 de Novembro, 1900, 7.

<sup>733</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 31 de Dezembro, 1904, 9.

de ferro. Para esse fim acaba de fechar contrato com a importante fábrica FIAT de Turim para a aquisição das viaturas necessárias. Por cá, o progresso é de caranguejo e se alguma coisa se tem feito é apenas devido à iniciativa particular. Até já se diz que no Ministério da Guerra se vai ordenar a suspensão do serviço de automóveis por... ser caro!

Em Portugal, para além da utilização dos comboios nocturnos, o serviço postal deverá ter aproveitado a capilaridade criada com a criação de “carreiras de automóveis” regionais para promover a distribuição do correio, facto que se pode inferir da seguinte notícia publicada no final de 1906.<sup>734</sup>

Há em Sines um vivo descontentamento por circular o boato de que o correio vai deixar de ser feito por automóveis voltando a fazer-se por carros de tracção animal como antigamente. A confirmar-se tal boato, dizem dali que as povoações que vão sofrer a perda de tão importante melhoramento manifestarão aos poderes públicos o seu descontentamento.

Não havendo outras referências sobre o arranque da distribuição motorizada do correio entre nós, poder-se-á considerar que esse serviço terá começado pelo menos em 1906.

---

<sup>734</sup> *Os Sports* (Lisboa), 23 de Dezembro, 1906, 2.

*Mas não desesperemos do futuro.  
Quem nos diz a nós que não teremos ainda  
o Rossio coalhado de automóveis,  
sendo-nos possível tomar um deles  
e mander bater a toda a força  
para a Porcalhota ou para os toiros?!*

*Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1 de Maio de 1901, 140.*

## 12. Conclusões

Os veículos com motor a explosão iniciaram a sua trajetória histórica em Portugal no ano de 1895. A primeira motocicleta terá sido importada em Julho desse ano para o Porto e o primeiro veículo de quatro rodas chegou ao nosso país no dia 11 de Outubro, iniciando poucos dias depois a primeira viagem realizada entre nós, a caminho de Santiago do Cacém. Durante cerca de cinco anos, os automóveis mantiveram-se marginalizados, quer das entidades legislativas, quer da própria opinião pública, que lhe dedicava a espaços algumas linhas, sem grandes preocupações de continuidade. Entre 1900 e 1902, porém, o automobilismo aparece com mais frequência na imprensa nacional, com notícias que aparecem em meios de comunicação relacionados com os desportos mais sofisticados – caça e ciclismo, por exemplo. É, ainda, o tempo da pedagogia e de falar das experiências no estrangeiro, em particular em França onde essa indústria teve um desenvolvimento notável. Desde essa altura até 1910, Portugal assistiu ao desenvolvimento da “automobilidade”, primeiro com temor da nova “máquina assassina” mas, gradualmente, integrando-a nos seus diferentes níveis sociais e económicos. Esta evolução, quando comparada com os países europeus de referência neste domínio, é tímida na frequência, no volume e na intensidade. Ou seja, se nos reportarmos, por exemplo à competição, enquanto em 1902, entre nós se disputaram apenas duas corridas de automóveis, em França ter-se-ão disputado umas dezenas; se no nosso país o número de concorrentes foi sempre diminuto (três, numa, doze noutra) em França havia corridas de automóveis com centenas de inscritos; enquanto em Portugal, as provas disputadas variavam entre os 12 km do Hipódromo e os cerca de 300 km da corrida da Figueira, em França, as corridas chegavam a atingir alguns milhares de quilómetros e a distância média era de umas centenas. Este exemplo, aplicado aqui apenas à competição, poderia ser estendido a outros aspectos importantes do desenvolvimento do automobilismo entre nós: indústria, comércio, turismo, transportes e outros, e aí seria imediato concluir pela nossa condição periférica incontornável. Com o reino vizinho, porém, a comparação é menos desfavorável, o que nos permite concluir que, com a exceção da indústria automóvel, Portugal não assumiu um comportamento ultra-periférico como iremos tentar demonstrar, seguidamente.

### 12.1 O comércio automóvel e a sua envolvente

O comércio automóvel no nosso país começou, em bom rigor, nos finais do século XIX, no Porto, mas é a partir de 1902, sobretudo com a ressonância que a corrida da Figueira da Foz a Lisboa teve na sociedade urbana portuguesa que ele sofre um novo e irreversível impulso. Primeiro em Coimbra, graças ao espírito empreendedor e visionário de Tavares de Mello que, tendo convivido com o *Peugeot* do seu pai, importado logo no princípio de 1897, se familiarizou de tal modo com essas máquinas que, apesar de bacharel em Direito, se tornou num dos maiores especialistas de mecânica automóvel no nosso país. Isso estimulou-o a preencher um vazio no mercado, passando a importar em meados de 1902 as marcas francesas *Darracq* (automóveis) e *Werner* (Motocicletas). Porém, é só com a abertura do mercado de Lisboa que o comércio automóvel sofre o seu derradeiro impulso, primeiro com a entrada do francês Albert

Beauvalet que constituiu a Agence Générale d'Automobiles, representante da *Peugeot*, e posteriormente com a Sociedade Portuguesa de Automóveis, que lança entre nós a *De Dion Bouton*. Os números de registos em Lisboa foram obtidos através de uma cópia de um ficheiro do Governo Civil, existente nos arquivos do Automóvel Clube de Portugal e que está infelizmente incompleto – a cópia chega, apenas, a meados do ano de 1909 – e impreciso – pois nenhum registo tem associada uma data e, nalguns casos, nem a marca do automóvel ficou definida. Os números obtidos na zona jurisdicionada pelo Governo Civil de Lisboa – a qual, na altura, compreendia também o distrito de Setúbal – mostram um comportamento típico de mercados ainda pouco maduros, observando-se, por um lado, uma grande atomização – o automóvel surgiu para alguns novos comerciantes como um suposto e falso meio de enriquecer rapidamente – e, por outro, uma notória concentração de uma fatia substancial do parque circulante em apenas duas organizações: a Agence Générale d'Automobiles e a Sociedade Portuguesa de Automóveis que juntas detinham mais de 50% do sector.

No Porto, o registo do Governo Civil está intacto e apenas alguns veículos não foram correctamente identificados em algumas das suas características.<sup>735</sup> Aqui, o fenómeno de atomização existe, embora em menor escala, mas observa-se uma menor concentração em organizações comerciais de maior dimensão. Os grupos distribuidores aparecem, aliás, de alguma forma equilibrados, embora se verifique um predomínio da empresa de Dias Teixeira, que assegura quase 17% do total, seguindo-se Benedito Ferreirinha, com a marca *Darracq*, a Casal & Irmão, com a belga *Minerva* e a EPA, Lda, que tinha a seu cargo as marcas *Hotchkiss* e *Daimler*. O pioneiro João Garrido destaca-se com a marca *Charron* mas não mostra um volume preponderante sobre os seus concorrentes, talvez devido à saída de Ferreirinha da sua organização. Em ambos os casos (Lisboa e Porto), verifica-se uma tendência clara para a apetência pela estrutura regional o que demonstra algumas das assimetrias reveladas com as duas marcas mais vendidas no país: a *Peugeot*, que tinha mais de 20% no mercado de Lisboa, não ultrapassava os 5,5% no Porto; a *De Dion Bouton*, que atingia os 11,0% em Lisboa, tem uma quota irrelevante no Porto.

O recenseamento efectuado em Lisboa permitiu-nos seleccionar pelo menos trinta empresas dedicadas à importação de automóveis e no Porto foram recenseadas dez – faltando pelo menos uma, que distribuía a marca francesa *Chenard et Walcker*, e que não foi possível identificar. Era um número anormalmente alto, tendo em conta os volumes de vendas típicos desta época, o que explica também a volatilidade de algumas delas que terão vendido no seu historial menos automóveis que os dedos de uma mão.

Em Espanha, o comércio automóvel começa também, de forma tímida, nos finais do século XIX. O primeiro veículo motorizado surge em 1891, em Gijón, e em 1895 aparece em Madrid o primeiro automóvel importado para solo espanhol.<sup>736</sup> Em 1898 surgem as primeiras “lojas” de automóveis na cidade de Barcelona, representando as marcas *Panhard et Levassor* e *Dürkopp*.<sup>737</sup> Mas o mercado catalão era, nos finais de 1905, mais pequeno do que o de Lisboa, sendo um pouco mais de cem os automobilistas recenseados na província de Barcelona, nessa altura.<sup>738</sup>

Os registos dos Governos Cívicos de Lisboa e Porto permitem também identificar as viaturas a vapor e eléctricas que foram vendidas nos principais mercados regionais, constatando-se assim que estas formas de motorização não tiveram relevância no desenvolvimento da mobilidade em Portugal, ao contrário do que sucedeu, por exemplo, nos Estados Unidos, onde os motores a explosão demoraram mais a conseguir a hegemonia que já se verificava na Europa. Nem mesmo nos taxis, onde os automóveis eléctricos tiveram um papel de alguma relevância – a até mesmo tardia como sucedeu no caso de Amsterdão<sup>739</sup> – as duas maiores cidades portuguesas foram “acolhedoras” para essa forma de motorização, certamente devido aos elevados gradientes das ruas que roubavam autonomia aos veículos e,

<sup>735</sup> A análise dos registos de veículos na área do Governo Civil do Porto permite não só separar os resultados por anos e até por meses – de forma a verificar se é possível obter conclusões sobre sazonalidade – como também segmentar a informação, decompondo os veículos entre automóveis e motos, por um lado, e tratar os automóveis pela potência fiscal, número de lugares e número de cilindros.

<sup>736</sup> “El primer cotxe comercializat que va circular per Espanya de què hi ha constància ho va fer a Gijón el 1891, mentre que el 1895 “Ricardo Campo introduce en Madrid el primer automòvil, una màquina rara feúcha, antiestètica, un triciclo carretilla con motor”, segons el descrivia la revista *Stadium* l'any 1916.” Gabriel Pernau et al, *RACC- Cent anys de passió (1906-2006)* (Barcelona: RACC, 2006), 25.

<sup>737</sup> “L'any següent apareixen les primers botigues de cotxes. El concessionari de Panhard et Levassor, propietat dels senyors Comte i Viladomat, (...) l'alemanya Dürkopp, que dirigeix Otto Streitberger.” Pernau, *RACC*, 25.

<sup>738</sup> *Idem*, 23.

<sup>739</sup> Mom, *Costs*, 203.



consequentemente, rendibilidade ao negócio. Do outro lado da fronteira, os automóveis a vapor e eléctricos também tiveram, aparentemente, pouco impacto. Sabe-se que o primeiro automóvel que chegou a Barcelona – para além do triciclo *Bonnet* que foi construído nessa cidade em 1890 – era um *Leon Bollée*, a vapor, que foi trazido por um industrial francês de nome Delarge. No final da sua estadia, após alguns meses, o gaulês tentou vender o seu automóvel mas por falta de comprador reenviou-o de novo para Paris.<sup>740</sup>

Existe muito pouca informação sobre a contribuição da mulher no desenvolvimento do automobilismo nacional e, ao contrário do que sucede noutros países europeus, não há registo da participação feminina em competições automóveis entre nós. Há algumas notícias, umas de consideração prática – mas mais na óptica de passageira e menos na de condutora que dizem, sobretudo, respeito à «toilette» – e outras de consideração filosófica e são raras, ou inexistentes, os testemunhos das experiências de condução efectuadas pelas senhoras que adquiriram junto das autoridades competentes a necessária autorização para circular em ruas das cidades e nas estradas. Dos registos oficiais, foi possível apurar os nomes de 19 mulheres em Lisboa e 6 no Porto que tinham licença de condução. Na Catalunha, por exemplo, o número de mulheres condutoras deveria ser da mesma ordem de grandeza do de Lisboa pois em 1915, o Automóvel Clube local contava com 14 sócias.<sup>741</sup>

## 12.2 A inconsistência do desporto automóvel

O desporto automóvel constituiu, entre nós e neste período de análise, uma manifestação residual. Para isso contribuíram vários factores: a inexistência de uma indústria nacional que pudesse estimular a competição, em diversos níveis, com terceiros; a enorme repercussão negativa que a prova Paris-Madrid, disputada em Junho de 1903, teve na opinião pública portuguesa; os problemas no arranque e na consolidação do Real Automóvel Clube; as dificuldades de encontrar estradas que se adequassem às exigências de uma prova automóvel, mesmo com os pouco exigentes requisitos de segurança da época; o período de instabilidade política que sobreveio a partir da constituição do governo de João Franco, em Maio de 1906, até ao golpe republicano, intercalado pelo regicídio; e, finalmente, a ausência de “gentlemen drivers” cuja capacidade de iniciativa pudesse ter sido suficientemente polarizadora para o incremento do desporto automóvel entre nós, nesta época. O desporto iniciou-se formalmente com a realização de uma pequena prova que teve lugar no Hipódromo de Belém, em 1902. Teve o mérito de ser a primeira demonstração da capacidade desses novos veículos em efectuar corridas semelhantes às que o público já conhecia – nomeadamente com bicicletas – mas para os amadores do automobilismo desportivo não teve qualquer interesse e para os comerciantes não trouxe nenhum cliente. A corrida da Figueira, que se realizou em Outubro de 1902, essa sim, foi um marco no automobilismo nacional. Pensada como uma prova de velocidade semelhante às que se disputavam na Europa, nessa altura, essa competição teve vários méritos: foi a primeira grande corrida automóvel disputada na Península Ibérica, teve um carácter internacional o que fez deslocar até nós um piloto de alguma relevância no contexto automobilístico europeu, o francês Edmond, que trouxe um *Darracq* de competição desenvolvido pela própria fábrica, facto que despoletou a cobertura de alguns periódicos franceses e agitou a imagem do automóvel entre nós como nunca anteriormente tinha sido feito, criando o “caldo de cultura” que permitiu ao comércio automóvel sair do *ghetto* em que até então parecia estar mergulhado, como se demonstrou pelo evolução do número de inserções publicitárias – que cresce sobretudo a partir de Outubro de 1902, data de realização dessa prova. A consolidação das inserções publicitárias ao longo de 1903 demonstram que o automobilismo nacional precisava de um acontecimento que lhe servisse de catalisador. Porém, o sucesso que a corrida da Figueira conheceu – também à custa da polémica relacionada com a desclassificação de Edmond – se teve o mérito de libertar o comércio, não teve reflexos no desenvolvimento desportivo. Em 1903, realiza-se apenas uma prova e essa com características muito especiais por se tratar de uma competição de propaganda a uma empresa distribuidora – a Empresa Automobilista Portuguesa, de Coimbra, dirigida por Tavares de Mello – que reuniu apenas automóveis *Darracq* e motocicletas *Werner* (as marcas representadas por aquela empresa) á partida da prova.<sup>742</sup> Em 1904, se exceptuarmos a Gincana de Cascais, não se registou nenhuma competição automóvel entre nós e em 1905, o Real Automóvel Clube conseguia finalmente avançar para a organização de uma prova com

<sup>740</sup> Pernau, RACC, 25.

<sup>741</sup> “La dona es va incorporar a l’automòbil quasi de forma simultània a l’home. L’any 1915 el RACC tenia catorze sócies.” *Idem*, 71.

<sup>742</sup> A única excepção foi a presença de uma moto Griffon, que a organização não conseguiu impedir.

uma distância razoável, entre Lisboa e Caldas, com regresso a Lisboa, com um objectivo de regularidade, isto é, o critério que prevalecia era o de respeitar uma velocidade média, diferente de classe para classe, e não o de andar o mais rápido possível. Este objectivo regulamentar coadunava-se com o espírito dos nossos automobilistas amadores e a relativa euforia registada com a prova Lisboa-Caldas-Lisboa fazia antever bons auspícios à tarefa de organizar provas com características semelhantes. A imprensa “especializada”, contagiada por esse entusiasmo, chegou a falar da realização de uma prova “Cacilhas-Beja” aprazada para Julho – que não foi sequer afluída nas reuniões de Direcção do Real Automóvel Clube – mas nem essa nem outras provas foram organizadas nos meses seguintes. Tudo se concentrou no anúncio formal do RACP que pretendia efectuar um grande Concurso de Excursionismo, inscrito, aliás, no calendário internacional de provas de 1906, fixado pelo AIACR, que uniria as duas maiores cidades do reino.<sup>743</sup> Não sabemos se por imposição dos regulamentos internacionais ou se por excesso de zelo do nosso Automóvel Clube, o regulamento desenhado para esta prova que, entretanto, se estenderia, apenas, até Coimbra, era muito técnico e complexo, com fórmulas aparentemente destinadas a equilibrar todos os automóveis em contenda. No dia da partida, nas famosas “pesagens”, cerca de metade dos concorrentes, ao receber os seus lastros de peso impostos pelo regulamento, desistiram de participar. E em Junho, na tentativa de reedição da prova Lisboa-Caldas-Lisboa, desta feita com alterações regulamentares do mesmo teor do Concurso Lisboa-Coimbra-Lisboa, com algoritmos complicados e um clausulado não linear, inscreveram-se apenas dois concorrentes, pelo que a mesma foi suspensa. O RACP percebeu a mensagem mas não quis aderir aos objectivos mais simples dos automobilistas amadores e até 1910 não organizou mais nenhuma prova com estas características excursionistas.

Para contornar as dificuldades de organização das provas de longa distância (elaboração de regulamentos controversos, uma laboriosa escolha de estradas – que normalmente, exigia um grande esforço de doutrina junto das autoridades de forma a tratar do seu arranjo e manutenção – e os aspectos logísticos de controlo e cronometragem espalhados por distâncias consideráveis) o Real Automóvel Clube decidiu estrategicamente apostar nas corridas de 1.000 metros, de arranque, lançados ou em encosta. A ideia surgiu em 1905 – e teve honras de caricatura por parte de Rafael Bordalo Pinheiro – mas só foi aplicada em Março de 1906, na estrada da Valada do Ribatejo, um troço que passou no “crivo de avaliação” dos homens do RACP que avaliaram e hierarquizaram várias hipóteses, recaindo a sua escolha na hipótese ribatejana. A prova, conhecida como o Quilómetro da Valada, disputada em 18 de Março de 1906, foi um sucesso. Parecia assim que o Real Automóvel Clube tinha encontrado uma “fórmula” que poderia replicar com a periodicidade que desejasse. Mas a verdade é que, apesar disso, não houve mais nenhuma prova com essas características, certamente porque as condições políticas motivadas pela entrada em cena de João Franco – que tomou posse a 19 de Maio de 1906 – se deterioraram, afastando a ideia de organizar provas que pudessem servir de cenário a manifestações de outra índole. Depois do Concurso de Excursionismo Lisboa-Coimbra-Lisboa, de Maio de 1906, apenas em Julho de 1910, o RACP voltaria a organizar uma verdadeira corrida, desta feita os “1.000 metros de encosta”, nos arredores de Lisboa, na Estrada da Pimenteira, e também com um indesmentível sucesso popular.

Quando se compara o “cartaz” do automobilismo desportivo realizado entre nós com as provas organizadas nos países de referência, Portugal surge como um mercado ultra-periférico, como já vimos anteriormente. A competição nacional rapidamente se converteu à utilização das viaturas de todos os dias, quer em provas de excursionismo com velocidades médias pré-definidas, quer em corridas curtas de apenas mil metros. A comparação com o que se passou em Espanha mostra que o país vizinho, neste contexto, tem também um comportamento ultra-periférico, embora por razões diversas das que se observaram intramuros. Também aí se tinha decidido usar uma grande prova de automóveis para formalizar o arranque do Automóvel Clube nacional e o cenário escolhido tinha sido a corrida Paris-Madrid, realizada em Junho de 1903. Porém, por razões já anteriormente evocadas, essa corrida não chegou sequer a entrar em solo espanhol e a “contaminação” que provocou na imagem do automobilismo, se em Portugal teve um impacto negativo, em Espanha teve repercussões dramáticas introduzindo constrangimentos sérios na organização de competições automobilísticas.<sup>744</sup> Em 1906, no calendário oficial de provas dos AIACR, que englobava

<sup>743</sup> *Tiro e Sport* (Lisboa), 20 de Abril, 1906, s/p. O Concurso Internacional de Turismo Porto-Lisboa, designação com que foi registado, surgia no calendário oficial entre o conhecido Targa Florio e a Taça de Ouro realizada no autódromo de Milão.

<sup>744</sup> “Espanya es va incorporar tard al concert automobilístic internacional, tant esportiu com industrial. Estava previst que el RACE s’ocupés de la part espanyola de la Cursa Paris-Madrid de 1903, que incloïa un final d’etapa a Vitòria. Però, a causa dels

competições de automóveis, motos e barcos com motor, a França liderava com dez eventos inscritos, seguida da Itália e do Reino Unido com três, da Bélgica com dois e de Portugal e Alemanha, com um. A publicação deste calendário na imprensa portuguesa terminava afirmando que, “como se vê, os automóveis clube da Europa têm todos a sua corrida ou concurso menos o de Espanha que, por ora, ainda não organizou coisa que tenha constado.”<sup>745</sup>

Na realidade, o reino vizinho começou por aderir ao automobilismo desportivo com pequenas provas reservadas a um pequeno número de concorrentes,<sup>746</sup> semelhantes no seu espírito à que foi organizada no Hipódromo de Belém. Em 1902, falou-se numa grande corrida “Paris-Barcelona” mas o estado das estradas levou ao fracasso dessa iniciativa. Antoni Viada escreve então a frase que pairaria sobre o automobilismo espanhol de competição durante algum tempo: “Mientras no tengamos carreteras no hay que pensar en carreras”.<sup>747</sup> O estado geral das estradas e a memória da corrida “Paris-Madrid” fizeram assim com que a primeira grande prova internacional de automóveis organizada dentro das suas fronteiras, tivesse lugar apenas em Maio de 1908, com o nome de “Copa Catalunya”, reservada a *voiturettes*.<sup>748</sup>

Da mesma forma, sob o ponto de vista do associativismo automóvel, Portugal também esteve acompanhado pela Espanha quer na constituição dos respectivos clubes (ambos em 1903) quer na adesão à federação dos Automóveis Clubes que ocorreu em 1904 e onde as associações peninsulares também marcaram presença.

### 12.3 O automóvel no turismo e nos transportes públicos

O automóvel permitiu aos turistas com maior capacidade financeira desenvolver a sua apetência pelo conhecimento de outros locais com a vantagem de tornar a viagem ela própria como um novo foco de interesse e de entusiasmo. No princípio do século XX, em Portugal, estávamos ainda bem longe da massificação do turismo e do lazer. Contudo, parece razoável admitir-se que a chegada do automóvel permitiu, por um lado, transferir uma parte substancial dos turistas que já utilizavam o combóio ou a carruagem, desta feita para as suas viagens em automóvel e, por outro, atrair uma percentagem interessante dos novos automobilistas para o turismo. O balanço deve ter sido positivo para o incremento dos fluxos de visitantes nas diversas regiões nacionais, como se atesta pelos inúmeros relatos de viagens, algumas com centenas de quilómetros, efectuadas no interior do perímetro nacional. O fenómeno de viajar de automóvel tornou-se numa “moda” acessível a poucos, mas partilhada por muitos nas descrições frequentemente publicadas na imprensa nacional, ora como pequena notícia ora como grande reportagem, exclusivo desse título para o seu fiel público. O excursionismo automóvel trouxe uma liberdade até então inacessível: a carruagem de tracção animal não permitia nem as velocidades médias nem as distâncias percorridas pelos automóveis; e os combóios não permitiam aos seus utilizadores uma utilização absolutamente versátil e flexível como a do automóvel, proporcionando-lhes paragens onde desejassem, pois estavam constrangidos à “rigidez” do carril.

O incremento do trânsito automóvel despoletou necessidades e incrementou alguns nichos de mercado. No primeiro caso, inscreveu-se a exigência de melhorar o estado geral das estradas, que requeriam manutenções baratas mas que não eram executadas uma vez que os veículos de tracção animal superavam essas dificuldades com alguma desenvoltura. A orientação também se tornou fundamental, quer através da colocação de placas com a direcção e a distância às localidades quer através da publicação de mapas de estradas e de Guias de Viagem, com indicações úteis para os automobilistas. Por exemplo, a logística dos reabastecimentos de combustível era uma aventura nos primeiros anos do século XX e só em meados da primeira década desse século se começou a publicar uma lista com os revendedores desse precioso líquido.

A partir de 1905, sensivelmente, as viagens domésticas, com maior ou menor extensão, generalizaram-se e deixaram de ser assunto de imprensa para passarem a constituir um mero

---

nombrosos accidents mortals sobrevinguts, a la cursa es va interrompre en arribar a Bordeus i es van acabar per sempre les curses entre ciutats per carretera oberta.” Pernau, *RACC*, 58.

<sup>745</sup> *Tiro e Sport* Lisboa), 30 de Abril, 1906, s/p..

<sup>746</sup> “També està documentada la celebració d’una cursa el 10 de desembre del 1899, organitzada per la revista *Los Deportes* i patrocinada per l’Ajuntament, sobre un circuit de quatre quilòmetres i amb la participació de cinc cotxes. O la pujada en costa des del Parc de la Ciutadella fins a l’hotel Casanovas, al Guinardó, l’any 1900. En aquest cas, la participació va ser més nombrosa, d’uns deu vehicles.” Pernau, *RACC*, 26.

<sup>747</sup> *Idem*, 57.

<sup>748</sup> *Idem*, 58.

negócio. As viagens internacionais, embora feitas em menor número – e algumas delas longe da publicidade – passaram a ser um novo foco.

Em Espanha, o fenómeno do “turismo automóvel” teve uma evolução comparável. Há relatos de viagens quer regionais quer mesmo internacionais, e em todas elas há queixas sobre o estado geral das estradas. Mas, mesmo em condições desfavoráveis, a nova forma de turismo não deixou de se desenvolver, um pouco por todo o lado:<sup>749</sup>

Però va ser l'automòbil el que va fer possible, l'esclat definitiu del turisme, un fenomen que en algunes zones, hauria de transformar de manera profunda i definitiva el paisatge o maneres de viure ancestrals. A Catalunya, hi ha constància de l'arribada dels primers automòbils a la Costa Brava l'any 1907, tot i que de ben segur que hi ha precedents anteriors que la premsa no va recollir.

Mas o apoio aos automobilistas turistas parece ter chegado um pouco mais tarde do que o registado em Portugal. Duas notas indicam-nos o avanço do nosso país sobre, em particular, a Catalunha: por um lado, o primeiro mapa publicado, sob a responsabilidade do Automóvel Clube local, surgiu apenas em 1916,<sup>750</sup> quando em Portugal um completo *Vade Mecum* foi editado em 1905; e por outro, só em 1917 os automobilistas catalães puderam começar a beneficiar de condições especiais de transporte em combóio para outras regiões de Espanha<sup>751</sup> – quando no nosso país essa regalia tinha já sido alcançada em 1909, através das negociações do Real Automóvel Clube de Portugal.

A adaptação dos automóveis aos transportes públicos é outro dos aspectos em que Portugal revelou um comportamento quase em linha com as melhores práticas europeias. A experiência da Companhia dos Ascensores Mecânicos de Lisboa, em finais de 1904, ainda por cima no cenário geograficamente difícil da capital portuguesa, teve um carácter extremamente inovador, tanto mais que as principais experiências urbanas em França e na Alemanha apenas tiveram lugar algum tempo depois: a ABOAG, em Berlim, em Novembro de 1905 e a CGO, em Paris, em 1906.

É nesses anos que se começa a desenvolver o transporte público automóvel em diversas regiões do país com uma preocupação evidente e óbvia de complementar o transporte de grande distância já assegurado pela ferrovia. Nos casos conhecidos, as autoridades nacionais obrigaram sempre os operadores, por um lado, a articularem os seus horários com os dos principais combóios e, por outro, a regular os preços pela bitola dos trens de tracção animal. A primeira empresa a apresentar uma oferta consistente e com sucesso foi a Empresa de Automóveis Almadense, que no primeiro trimestre de 1905 abriu os primeiros serviços de transporte no triângulo Almada, Cacilhas, Cova da Piedade com a vantagem de proporcionar a intermodalidade com o transporte fluvial da “Parceria”.

Em Espanha, os transportes públicos de média distância terão sido implementados logo no princípio do século XX, como o atestam os testemunhos de Júlio Vasconcelos Correia que se refere à carreira de Pamplona, Estella e Irun e à linha da Corunha. E em Barcelona, numa lógica de desenvolvimento urbano exclusivo, o serviço de transportes em automóvel terá começado em 1906.<sup>752</sup>

## 12.4 O papel da Indústria automóvel

Portugal poderia ter tido uma indústria automóvel competitiva e capaz de sobreviver à concorrência feroz de outros países nesse domínio? É uma questão de difícil resposta embora se antendermos ao enquadramento económico, aduaneiro, financeiro, comercial e tecnológico seja possível afirmarmos que as condições embrionárias para esse desiderato estavam criadas.

Em primeiro lugar, havia empresários financeiramente saudáveis, e com um sentido de aproveitamento das várias sinergias das indústrias que então possuíam, que se mostraram receptivos à ideia de produzir veículos motorizados no nosso país. Utilizar como “plataforma industrial” a grande Empresa Industrial Portuguesa, do poderoso Henri Burnay, ou a H. Parry & Son, também com grande experiência metalúrgica, era uma ideia que fazia todo o sentido, uma

<sup>749</sup> Pernau, RACC, 56-57.

<sup>750</sup> *Idem*, 83.

<sup>751</sup> “Ja el 1917, l'ànsia viatgera dels automobilistes obliga el RACC, a gestionar la concessió, per part de les companyes ferroviàries, de condicions avantajoses per als socis que, a estiu, volen embarcar el seu vehicle en trens que es dirigeixen al nord d'Espanya.” *Idem*, 93.

<sup>752</sup> “El vehicle, de la companyia La Catalana, comunicava el 1906 el barri amb la plaça de Catalunya. És un dels primers serveis d'autobus urbà que van funcionar a Espanya.” *Idem*, 49.

vez que os processos de construção de componentes e a formação necessária à sua execução já existiam nessas unidades industriais. A qualidade dos procedimentos e a existência de alguma mão-de-obra qualificada neste domínio terá contribuído, seguramente, para que a marca de bicicletas *Humber* tivesse dado “luz verde” à produção dos seus produtos em Lisboa, um privilégio que foi dado a poucos países entre os quais não se contava a Espanha.<sup>753</sup> A experiência recolhida na construção dessas bicicletas, que envolvia a manipulação de tubos metálicos com a respectiva soldadura, da produção de rodas de raios, da montagem de rolamentos e da construção e montagem de transmissões por correntes, dava bons indicadores sobre a existência de procedimentos adequados, operários experientes e máquinas-ferramenta ajustadas à produção de chassis de automóveis ligeiros. Aliás, no âmbito do chassis, o único tópico em que não havia experiência, tanto a nível de desenho como na execução em pequena série, era na definição cinemática da direcção com duas rodas, mas um engenheiro com um mínimo de experiência e com acesso à literatura variada que havia na época sobre esse assunto, facilmente contornaria essa aparente dificuldade.

Um aspecto positivo, que poderia ter contribuído para a consolidação da indústria automóvel portuguesa no princípio do século XX, residia na opção – clara no caso da *Parry & Son*, omissa na Empresa Industrial Portuguesa – de importar motores completos ou de os produzir localmente sob licença, colocando-se assim de lado o aspecto mais difícil de planificar sob o ponto de vista industrial, que residia naturalmente na concepção, produção e desenvolvimento do conjunto motor-caixa de velocidades. Com um propulsor e uma transmissão previamente testados por anos de utilização noutros modelos, prontos a utilizar numa produção de pequena série, sem necessidade de ajustamentos e de constantes processos de optimização que introduziriam sobrecustos incomportáveis para a exploração económica do projecto, os construtores portugueses teriam apenas de se concentrar na qualidade dinâmica do chassis e na sua qualidade de construção. Se para os empresários ligados à *Parry & Son*, a escolha tinha recaído na marca francesa *Mors*, para a Empresa Industrial Portuguesa não há nenhum indício, através dos inúmeros testemunhos recolhidos, sobre a proveniência dos propulsores utilizados nos protótipos.

Outro factor relevante para a aposta na produção local assentava precisamente na natureza da própria indústria automóvel de então, alicerçada não em máquinas-ferramentas complicadas e em sequências industriais que exigiam cadeias de produção rigorosas e caras, mas sim em processos quase artesanais, de operários com grande qualificação e, sobretudo, elevada capacidade de resolver problemas com inovação e criatividade *on job*. O exemplo da *Renault*, neste domínio, é esclarecedor. Tendo iniciado a sua actividade em 1898, utilizando motores da *De Dion Bouton*, produziu apenas seis automóveis nesse ano com seis operários qualificados.<sup>754</sup> Os números dessa altura, como vimos no Capítulo 2, apontavam para rácios “produção anual de veículos/operários” que variavam entre 0.6 e 1.6, dependendo de vários factores endógenos e exógenos. A vantagem deste processo – que era obviamente caro e induzia preços altos nos produtos finais mas que era comum a todas as indústrias europeias da época – era a sua extrema flexibilidade, ideal num mercado longe da maturidade e numa economia débil como era a portuguesa. Na indústria francesa, o problema dos construtores era encontrar operários suficientes para executarem a produção contratada com as suas redes de distribuição; em Portugal, a produção poderia ser adaptada à procura, de modo muito rápido e sem problemas de sobrecustos. Sendo um mero “apêndice” de uma grande empresa metalúrgica, a produção de automóveis na *EIP* ou na *Parry & Son* tinha condições para crescer e até autonomizar-se ou então para encerrar por falta de mercado, sem que as restantes actividades ficassem prejudicadas e sem que o balanço da empresa reflectisse, no caso do malogro da operação, perdas substanciais.

Falta-nos falar de um último tópico que favoreceria naturalmente a produção de automóveis em Portugal: a experiência de produção de carroçarias de automóveis, num prolongamento por continuidade da actividade anteriormente exercida pelos carroçadores de veículos hipomóveis – que continuaram a trabalhar, pois continuou a registar-se procura desses veículos durante vários anos. A qualidade do artesão português e o carácter da produção de pequena série faziam dos construtores nacionais de carruagens verdadeiros embaixadores de uma certa “arte” nacional, que proporcionou alguns prémios internacionais. Adaptar carroçarias desenhadas localmente aos chassis produzidos pelas empresas metalúrgicas seria assim uma tarefa bem simples para quem lidava com esses desafios de uma forma regular.

<sup>753</sup> Para além das fábricas inglesas de Beeston, Wolverhampton e Coventry, a *Humber* criou filiais produtivas na Suécia, em Malmö, na Dinamarca, em Copenhaga, na Rússia, em Moscovo e, finalmente, em Portugal, em Lisboa.

<sup>754</sup> Loubet, *Renault*, 28.

O que terá falhado, então, havendo tantos factores positivos que poderiam estimular a consolidação da uma indústria automóvel nacional? Em nosso entender, o fracasso deveu-se às razões habituais que determinaram insucessos de implementação de outros sectores de actividade entre nós: a fuga ao risco dos empresários portugueses, apostados em exigir ao Estado um protecționismo indefensável através da concessão de monopólios por um prazo dilatado. António Furtado Dias, no seu trabalho publicado na revista *Rodagem* aflora tenuamente a questão da renúncia da *EIP* ao fabrico de automóveis em Portugal:<sup>755</sup>

Regressou o Sr. Beauvalet, então, a França, de onde voltou, em fins de 1899, contratado para a Empresa Industrial Portuguesa do Sr. Conde de Burnay, a fim de fazer parte da equipa de mecânicos que deveria dirigir a construção de automóveis naquele estabelecimento fabril. Por factos que guardamos para outro artigo, a Empresa Industrial Portuguesa, contrariada pelo Governo, foi forçada a abandonar o projecto.

Infelizmente, não houve mais nenhum artigo de António Furtado Dias, e os factos que ditaram a renúncia da empresa metalúrgica nunca foram divulgados. Mas, conhecendo-se a natureza de Henri Burnay e, sobretudo, as características dos seus negócios, parece-nos razoável admitir que o Governo de então tenha negado à *EIP* qualquer forma de monopólio, exigido pelo banqueiro para avançar com o investimento. Os documentos da época apenas falam em “recusa de patente de indústria”, não dando quaisquer pormenores sobre as razões da decisão. Sob o ponto de vista político, o Estado poderia ter contornado a criação de um monopólio com duas medidas que eram habituais nesta altura, por essa Europa fora: por um lado, o desenvolvimento de um protecționismo selectivo no capítulo das taxas aduaneiras dos automóveis, incrementando a diferença de impostos entre os veículos completos e os conjuntos motor/caixa de velocidades destinados à montagem nacional – estimulando assim a produção de chassis rolantes e das respectivas carroçarias; por outro, orientando as vendas de veículos a organismos do Estado ou de Serviço Público, através de mecanismos preferenciais de concurso.

Em Espanha, o número de experiências é francamente maior e, sobretudo, consequente. Sem considerar a experiência pontual de Bonnet que construiu um triciclo equipado com um motor *Panhard* que havia adquirido em Paris – iniciativa que é em tudo semelhante à do veículo denominado “cama de ferro”, produzido por João Garrido e Benedito Ferreirinha, no Porto, e que estava equipado com um motor *Aster* – o reino de Alfonso XIII teve capacidade para gerar marcas e produzir automóveis na primeira década do século XX. De entre as marcas mais conhecidas, cite-se pela importância e notoriedade, a *Hispano-Suiza* que, entre 1904 e 1910 terá produzido cerca de 370 unidades de oito modelos diferentes.<sup>756</sup> Neste domínio da indústria automóvel, apesar das várias tentativas, Portugal caracterizou-se por um comportamento ultra-periférico, e a produção obtida, nesses casos, limitou-se à execução dos protótipos e não deverá ter ultrapassado as 8 unidades, mesmo que no sector das carroçarias tenha havido uma produção interessante, bem adaptada ao volume do mercado.

## 12.5 A clivagem republicana

É lícito discutir de que forma o golpe republicano de 1910 alterou o percurso da automobilidade em Portugal e se a clivagem de regime introduziu alguma rutura ou algum progresso significativo na sua evolução. É indiscutível que, nos primeiros tempos, o automóvel foi visto pela imprensa republicana como “fantasias da locomoção das classes preponderantes”,<sup>757</sup> um mero capricho de ricos que, como tal, merecia ser taxado de forma severa. A adesão da família real e de alguns dos principais titulares portugueses ao automobilismo constituiu, por outro lado, uma forma de conotar esse novo meio de transporte com a aristocracia, criando um incontornável estigma social e político aos novos veículos.

De uma maneira geral, as famílias reais europeias aderiram com entusiasmo à causa do automobilismo, não só patrocinando grandes manifestações desportivas – o que aconteceu com o Imperador Guilherme II, na Alemanha<sup>758</sup> – como também usufruindo dos prazeres de condução desse novo veículo, quer na vertente turística, quer no âmbito da competição pura

<sup>755</sup> *Rodagem* (Lisboa), Abril, 1953, 12.

<sup>756</sup> Emilio Polo, *La Hispano-Suiza, The Origins of a Legend (1899-1915)* (Madrid: Wings & Flags, 1994), 500-501.

<sup>757</sup> *A Vanguarda* (Lisboa), 25 de Outubro, 1902, 1.

<sup>758</sup> “A célebre prova automobilista para disputar a taça Gordon-Bennett está oficialmente autorizada. No ano de 1904 será, como se sabe, disputada na Alemanha. No dia 4 de Setembro, um aviso oficial foi remetido ao «Automobil Club» declarando que o imperador Guilherme II dava autorização para fazer correr a taça Gordon-Bennett em 1904.” *O Tiro Civil* (Lisboa), 15 de Setembro, 1903, 8.



como foram os casos do Príncipe Henrique, irmão mais novo de Guilherme II ou do próprio príncipe de Gales antes de se tornar no rei Eduardo VII<sup>759</sup> – a exemplo do que sucedeu entre nós com o infante D. Afonso. Em Portugal, a pequena família real era aficionada pelos automóveis quer na perspectiva de utilizador activo quer como passageiro e do que se conhece da rainha Mãe, D. Maria Pia até ao mais jovem membro, o infante D. Manuel, todos eles se apaixonaram pelos desígnios da condução automóvel, quer como condutores (com a excepção das senhoras) quer como passageiros.

D. Carlos consentiu em tornar-se o Presidente Honorário do Real Automóvel Clube de Portugal, enquanto o seu filho era declarado Vice-Presidente Honorário e o seu irmão Presidente efectivo e perpétuo da Assembleia-Geral. Teve ainda ensejo de efectuar diversos estudos para o emblema do Clube, um dos quais seria aprovado e produzido para os sócios, Poucos clubes e associações tiveram esse privilégio, mesmo que tenham recebido, através de decretos régios, o epíteto de Real na sua designação. O rei esteve presente na recepção da maior parte dos eventos automobilísticos desportivos em Lisboa, no Campo Grande, foi presidente do Júri nas Gincanas de Cascais de 1904 e 1905, marcou presença na famosa corrida da Valada e ofereceu taças para algumas das competições automóveis realizadas entre nós, nomeadamente o Circuito das Beiras, que foi organizado à revelia do Automóvel Clube. Não querendo, certamente por razões de Estado, participar em corridas, não deixou de lhes prestar o seu patrocínio ou o seu apoio explícito. Mas na vertente comercial, também se mostrou atento ao fenómeno, criando um elo forte com Albert Beauvalet, representante da *Peugeot* no nosso país, a quem adquiria automóveis e a quem igualmente distinguiu com a sua presença protocolar no dia da inauguração oficial das novas instalações da Agence Générale d'Automobiles, no dia 6 de Março de 1906, onde conviveu com Armand Peugeot, que se deslocou a Portugal também para estar presente nesse evento. Adquiriu o seu primeiro automóvel em 1898, um *Panhard et Levassor* do qual se conhece pouco<sup>760</sup> e, posteriormente, adquiriu – para a Casa Real ou para a Casa de Bragança – outros automóveis entre os quais se contam um *Charron* e cinco *Peugeot*. Conduzia com regularidade, em visitas protocolares ou em deslocações privadas. Para tratar da sua diabetes, a conselho do médico da Corte, Mello Breyner, viajou em 1906 para as termas das Pedras Salgadas, onde “passando bem e sempre contente, (...) passeou a pé, a cavalo e de automóvel pela região.”<sup>761</sup> Acompanhou a possibilidade de se criar uma indústria automóvel nacional, expressando a opinião de que Portugal não teria então condições para entrar nesse desígnio. Contudo, sabemos que muitas das opiniões oficiais do rei eram meras transcrições governamentais pelo que desconhecemos se D. Carlos apoiaria ou não, *per se*, a produção de automóveis entre nós.

O automobilista mais popular da família real, foi o infante D. Afonso, Duque do Porto, cognominado pelo povo de “Arreda”. Personalidade pouco conhecida e voluntariamente remetida à sombra do irmão, D. Afonso refugiou-se, talvez em demasia, num papel protocolar de subalternidade, sendo considerado “um homem bondoso, simpático, de maneiras um pouco rudes, sem preocupações políticas, sempre dado à vida ao ar livre e pouco amigo de ambientes palacianos.”<sup>762</sup> Ter-se-á iniciado nos veículos motorizados com a aquisição de um triciclo motorizado *Clément*, com o qual ganhou a sua alcunha nas ruas circunvizinhas ao Palácio da Ajuda, onde residia. Mas foi ao volante de um *FIAT* que mais se destacou entre os passeios e as deslocações aos exercícios militares, realizados por todo o país. Como presidente da Assembleia-Geral do Real Automóvel Clube, teve ensejo de presidir a apenas duas sessões, assinando como “Afonso Henriques, Duque do Porto”.<sup>763</sup> Era bom condutor, mas a sua ousadia em determinadas situações, que lhe custaram acidentes e atropelamentos, deteriorou-lhe a reputação. É, contudo, inegável que contribuiu para a popularidade do automobilismo entre nós.

Até Julho de 1910, com a realização da Rampa da Pimenteira, tudo o que poderia ter sido organizado no domínio automobilístico, foi executado, com maiores ou menores dificuldades. No contexto da criação de um novo mercado, foi neste período que nasceram as primeiras

<sup>759</sup> “Early royal motorists included Prince Henry of Prussia, younger brother of Kaiser Wilhelm II (...) and the Prince of Wales later King Edward VII) who made his first run in 1899 in Mr. John Scott Montagu's new 12hp Daimler.” Laban, *Cars*, 39.

<sup>760</sup> Os arquivos da fábrica são omissos em relação a esta aquisição pelo que a viatura pode ter sido adquirida a um concessionário ou a outro tipo de intermediário.

<sup>761</sup> Rui Ramos, *D. Carlos* (Lisboa: Temas & Debates, 2007), 309

<sup>762</sup> Zuquete, *Nobreza de Portugal*, 104

<sup>763</sup> Das seis sessões de Assembleia-Geral que tiveram lugar entre 1903 e 1910, o Infante D. Afonso não presidiu naturalmente à primeira, que teve lugar no dia 15 de Abril de 1903 justamente realizada para constituir os corpos sociais, tendo marcado presença na de 13 de janeiro de 1906 e na de 4 de Março de 1907. Faltou, posteriormente, às sessões de 1 de Fevereiro de 1908, de 5 de Março de 1908 e de 21 de Fevereiro de 1910.

representações de construtores de automóveis, iniciando-se o comércio automóvel. Criaram-se as primeiras oficinas, primeiro modestas e sem grandes recursos, técnicos e humanos, mais tarde amplas com mecânicos formados nas próprias fábricas e tanto em Lisboa como no Porto chegaram a ser construídos de raiz edifícios desenhados exclusivamente para servir os clientes de automóveis em todos os pontos da cadeia de valor desse novo negócio. O candidato a automobilista em meados da primeira década do século XX podia assim dirigir-se a um ponto de venda – depois de ter sido aliciado pela publicidade crescente, a partir de 1902, que era publicada nos principais periódicos das grandes cidades – analisar os catálogos, verificar e discutir as características técnicas do veículo pretendido, ensaiar um automóvel com características similares, formalizar a encomenda, negociar se necessário as condições de crédito, ter aulas de condução para aperfeiçoar as suas capacidades e até escolher uma carroçaria personalizada, efectuada entre os diversos artífices disponíveis nas cidades de Lisboa e Porto. Mais tarde, com a chegada da viatura e após a legalização da mesma, o cliente teria sempre o apoio da assistência técnica da empresa vendedora que, no momento da entrega, ainda tentaria propor-lhe um conjunto importante de acessórios não só para a viatura como também para o condutor e restantes passageiros.

Observando o automóvel num contexto intrinsecamente prático, é também nesta altura que, com pouco tempo de atraso em relação às melhores práticas europeias, se começam a desenvolver as suas potencialidades nas áreas do transporte público – quer alterando a sua morfologia, adoptando carroçarias tipo *omnibus* com capacidade para acomodar mais de uma dezena de pessoas, quer alugando os seus serviços urbanos e interurbanos sob a forma de táxi – dos serviços públicos de bombeiros e de distribuição postal, bem como do Exército, com inúmeras aplicações.

A estrutura legislativa, de montante a jusante, é também criada durante o período de estudo, desde a adaptação da pauta alfandegária, até à regulação das posturas de trânsito, passando pela criação de um conjunto fiscal ainda incipiente, mas já severo e eficiente, que previa taxas de circulação, impostos sumptuários e outros.

A criação de um núcleo associativo do automobilista, denominado Real Automóvel Clube de Portugal, pensado também como o corolário de uma grandiosa corrida, de carácter internacional, como tinha sucedido em França em 1895, teve repercussões importantes não só a nível nacional – tendo o clube exercido em diferentes períodos da sua história inicial uma pressão importante quer no melhoramento da rede viária quer no aligeiramento das leis de circulação – como também internacional, patente quer na sua integração na federação mundial de clubes logo a partir de 1904 (AIACR) quer nos numerosos reflexos de uma participação empenhada e proactiva no desenvolvimento do turismo automóvel europeu, com propostas de aligeiramento da carga burocrática e legislativa que foram bem acolhidas pelos seus pares. O turismo, a par do desporto, seria, aliás, uma das preocupações do Real Automóvel Clube, que estimulou a publicação de mapas e informações de interesse para o automobilista. Esta preocupação era importante, pois o turismo automóvel teve um desenvolvimento interessante nos primeiros anos do século XX, pelo que os aspectos logísticos se tornaram relevantes. A competição automóvel teve um pequeno papel neste contexto. Fracassado o modelo de “handicaps” nos concursos de excursionismo que o RACP, inspirado pelo seu homólogo francês, tentou implementar entre nós, a partir de 1906, apenas as provas de km – uma lançada, em 1906, e outra em encosta, em 1910 – tiveram definitivamente repercussão quer nos automobilistas quer na população que acorreu aos milhares para presenciarem esses raros eventos.

Os republicanos não fizeram do automobilismo nem uma prioridade, nem uma bandeira. Logo em Dezembro, sob a tutela do Ministério do Fomento, é fundada uma Associação da Classe dos Industriais de Veículos e Actividades Correlativas mas a sua criação resultou mais por obrigação das autoridades governamentais do que por necessidade dos importadores. Com efeito, em 1914, por ocasião da organização do primeiro Salão automóvel realizado em Portugal, na cidade do Porto, um grupo de empresários do comércio automóvel, encabeçados por Albert Beauvalet, sentiu necessidade de lançar a ideia de formação de uma Câmara Sindical de Vendedores de Automóveis, provando-se assim que a velha Associação de Classe pouco mais tinha representado que um diploma oficial do ministério. Até 1914, para além da organização do Salão automóvel – que já em 1907 tinha sido colocada a hipótese de realizar em Lisboa um evento com essas características, seduzindo os expositores que haviam estado em Madrid para se deslocarem até nós<sup>764</sup> – a república não trouxe nada de significativamente novo neste domínio. Em 1911, reformou o código e alterou o sistema de registo automóvel, que

<sup>764</sup> Os Sports (Lisboa), 17 de Maio, 1907, 2.

deixou de estar adjudicado aos Governos civis para passar a circunscrições administrativas mais amplas – Norte, Sul, Madeira e Açores – o que obrigou a novos números de matrícula. Porém, as alterações introduzidas não subverteram o espírito da anterior legislação, nem o seu largo alcance:<sup>765</sup>

Mais importante é verificar que desde o princípio, desde 1901, o legislador afirmou conhecer a existência do risco inerente à circulação automóvel e justificou várias soluções com base na necessidade de garantir patamares adequados relativos ao que hoje designamos por prevenção e segurança rodoviária. (...) E com uma clareza cristalina, logo em 1901, o legislador identifica áreas em que é, ainda hoje, exigida a sua intervenção, designadamente, a verificação das características técnicas e do estado de conservação dos veículos, a formação dos condutores, as regras de trânsito. (...)

O Automóvel Clube não se limitou a perder o estatuto de Real: perdeu também quase toda a estrutura dirigente que tinha desenvolvido a associação internamente e lhe tinha conferido prestígio externo. Por essa razão, o ACP, entre 1911 e 1925, apenas organizou duas provas, sendo as restantes concebidas e levantadas por outras organizações, espalhadas pelo país.<sup>766</sup>

## 12.6 Desenvolvimentos futuros

O presente trabalho termina em conjugação com o fim da Monarquia e não com outras datas posteriores que pouco acrescentariam, em conteúdo e em factos relevantes, aos marcos que aqui foram tratados. Contudo, a sua estrutura abre campo para desenvolvimentos futuros que merecem reflexão. Na área dos transportes públicos, por exemplo, em que nos limitámos a assinalar o nascimento de algumas linhas e as suas principais motivações e constrangimentos, há trabalho a desenvolver, sobretudo a nível da imprensa regional, de modo a poder estudar com maior detalhe a valência de cada uma das carreiras que entretanto foram nascendo: a intermodalidade, a evolução dos passageiros e da carga transportada, bem como dos preços praticados, etc.

Na área da publicidade automóvel, há igualmente um trabalho intenso de pesquisa com vista à identificação dos planos de publicidade das principais marcas/empresas, determinando aquilo que tecnicamente se denomina por *share of voice*, em paralelo com a quantificação do número de notícias sobre automobilismo e do seu peso relativo no contexto noticioso dos diferentes periódicos, de forma a calcular aquilo que se designa por *share of news*.

A representação do automóvel na imprensa é outro dos temas que apresenta um potencial interessante de investigação, sobretudo porque este domínio tem várias adjacências com outras áreas da história, em particular a económica e social. Políticos a conduzir automóveis, com maior ou menor desenvoltura, em função das afinidades partidárias do jornal ou da revista, passou a constituir um instrumento de comunicação que chegava bem à opinião pública.

A questão da indústria automóvel é um assunto que merece igualmente atenção, embora a ausência de arquivos específicos da Empresa Industrial Portuguesa e da H. Parry & Son dificulte a obtenção de informações relevantes para além daquelas que foram surgindo, de forma esporádica, na imprensa. O mesmo se aplica à indústria de carroçarias, ligada umbilicalmente às dos veículos hipomóveis, onde a informação também escasseia.

No turismo há necessidade de complementar as pesquisas efectuadas, comparando o que se fez entre nós com as melhores práticas francesas neste domínio sobrevalorizando, entre outros, os estudos de fomento do turismo internacional em automóvel, liderados pelo RACP, sobretudo na óptica do impacto que essas propostas tiveram nos delegados dos outros clubes.

Em 1907, escrevia-se assim na imprensa desportiva portuguesa:<sup>767</sup>

A filosofia do automobilismo, pois porque tudo nele se desenvolve, para quem investigar bem, consignada no fenómeno social que exprime uma evolução quase fundamental da nossa raça, é um esforço não atendido para a acção, alguma coisa enfim de historicamente estranho que se pode chamar à falta de um outro vocabulário no dicionário, a *automobilidade*. (...) O homem

<sup>765</sup> Luis Miguel Pereira Farinha, “O Código da Estrada de 1928” (Relatório publicado em 10 de Agosto de 2008), [www.ansr.pt/Portals/0/not/Cod28.pdf](http://www.ansr.pt/Portals/0/not/Cod28.pdf) (acedido em Março de 2010).

<sup>766</sup> “Em 1910 é proclamada a república. A mudança de regime trouxe as incursões monárquicas e outras convulsões internas que abalaram a estrutura pacífica do país. Estes acontecimentos levaram às cadeias e ao exílio prestigiosas figuras da fidalguia e de políticos monárquicos e entre elas encontrava-se grande número de elementos dirigentes do ACP.” *Rodagem* (Lisboa), Abril, 1953, 2.

<sup>767</sup> *Os Sports* (Lisboa), 7 de Agosto, 1907, 2.

que sobre um carro dócil passa e vai onde bem lhe apetece porque lhe agrada, salvo de qualquer jugo e plenamente responsável de sua vontade, aparece de tal modo feliz às pesadas sujeições do pacto social que não pensa sequer nas Utopias do ideal terrestre cantado pelos poetas. Ele é a iniciativa, é livre.

A partir do princípio do século XX, inegavelmente, o automóvel trouxe várias iniciativas e introduziu maior liberdade de movimentos na sociedade portuguesa. A automobilidade, esse “vocábulo historicamente estranho”, como referia o jornalista, foi introduzida no nosso país, moldada por um contexto próprio e pelos constrangimentos de um país longe do centro de gravidade do continente. Foi isso que procuramos abordar neste trabalho, numa procura, tão profunda quanto possível, orientada em busca das “utopias do passado” convertidas em realidades tangíveis do presente.

## 13. Bibliografia

### Arquivos

Arquivos do Automóvel Clube de Portugal  
Arquivos da Fundação Abel e João de Lacerda, Museu do Caramulo  
Arquivos Históricos do Palácio Nacional da Ajuda  
Arquivos Históricos do Palácio Nacional de Vila Viçosa  
Arquivos do Instituto de Propriedade Industrial  
Arquivo Fotográfico da Câmara Municipal de Lisboa  
Arquivo Distrital do Porto  
Arquivo da Câmara Municipal de S. Tiago do Cacém  
Arquivos da Panhard et Levassor  
Arquivos da Peugeot Automobiles

### Fontes

*Actas do II Congresso de Automobilismo e Aviação Civil* (Porto, 1937)  
*Actas das Reuniões de Direcção do RACP* (1903-1910)  
*Actas das Reuniões de Assembleia-Geral do RACP* (1903-1910)  
*Anuário Comercial de Portugal*, (Lisboa)  
*AutoClássico* (Lisboa)  
*O Auto* (Porto)  
*O Automobilista* (Lisboa)  
*Boletim de Comércio Marítimo* (Lisboa: Ministério da Fazenda, 1900-1910)  
*Boletim de Propriedade Industrial* (Lisboa)  
*Brasil Portugal* (Lisboa)  
*A Caça* (Lisboa)  
*O Campeão* (Porto)  
*O Ciclista* (Lisboa)  
*O Conimbricense* (Coimbra)  
*A Construção Moderna* (Lisboa)  
*O Comércio do Porto* (Porto)  
*O Districto* (Setúbal)  
*Diário* (Lisboa)  
*Diário de Notícias* (Lisboa)  
*A Época* (Lisboa)  
*Estabelecimentos João Garrido, Tabela de Preços e Descrição dos principais modelos 1903*, (Tipografia Portuense: Porto, 1903).  
*Estado da Viação Ordinária em Portugal*, Relatório apresentado às Cortes pelo Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, (Lisboa), Janeiro, 1907  
*Folha de Beja* (Beja)  
*Guiauto Ilustrado* (Porto)  
*Gazeta dos Caminhos de Ferro* (Lisboa)  
*Ilustração Portuguesa* (Lisboa)  
*Jornal de Comércio* (Lisboa)  
*Jornal de Notícias* (Lisboa)  
*Livro de Arrolamento Judicial do Palácio das Necessidades*, AHPNA  
*A Mariposa* (Porto)  
*O Meridional* (Montemor-o-Novo)  
*Monde Sportif* (Paris)  
*O Motor* (Lisboa)  
*Mundo Motorizado* (Lisboa)  
*Norte Desportivo* (Porto),  
*Novidades* (Lisboa)  
*O Ocidente* (Lisboa)  
*A Paródia* (Lisboa)  
*Portugal Chauffeur* (Coimbra)  
*Primeiro de Janeiro* (Porto)  
*Relação das Licenças de Condução do Governo Civil do Porto (1904-1911)*

*Relação das Licenças de Condução do Governo Civil de Lisboa*  
*Relatório de Gerência do Real Automóvel Clube de Portugal – Gerência de 1906.* Lisboa:  
Minerva do Comércio, 1907  
*Relatório de Gerência do Real Automóvel Clube de Portugal – Gerência de 1908/9.* Lisboa:  
Minerva do Comércio, 1910  
*Revista ACP* (Lisboa)  
*Revista de Engenharia Militar* (Lisboa)  
*Revista de Setúbal* (Setúbal)  
*Revista de Obras Públicas e Minas* (Lisboa)  
*Revista de Sport* (Lisboa)  
*Rodagem* (Lisboa), Abril, 1953  
*O Século* (Lisboa)  
*Sombra e Luz* (Porto)  
*Os Sports* (Lisboa)  
*Os Sports Ilustrados* (Lisboa)  
*Sport Velo* (Lisboa)  
*Tempo* (Lisboa)  
*O Tiro Civil* (Lisboa)  
*Tiro e Sport* (Lisboa)  
*A Vanguarda* (Lisboa)  
*O Velocipedista* (Porto),  
*Le Velo* (Paris)  
*O Volante* (Lisboa)  
*Voz do Sado*, (Alcácer do Sal)

### Fontes Secundárias

Aceti, Enrica. *Antenate e Veterane*. Milano: Editoriale Domus, 1978.  
Alegria, Maria Fernanda. *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910) – As Vias e o Tráfego*. Lisboa: INIC, 1990.  
Andrés. Ernest Schmid. *Hispano Suíza*. Paris: Editions d'Art, 1997.  
Anselmi, Angelo Tito. *Isotta Fraschini*. Grafiche Milani: Milano, 1977.  
Armstrong, John, "Transport History, 1945-95; the rise of a topic to maturity", *Journal of Transport History*, 19 (1998):103-121.  
Badré, Paul. *Les Automobiles Hispano-Suíza des origines à 1949*. Pontoise: Edijac, 1990.  
Badré, Paul. *Maurice Sizaire – Homme de Génie Oublié*. Fontainebleau: Edifree, 1985.  
Baldwin, Nick. *The World Guide to Automobile Manufacturers*. London: McDonalds & Co Publishers, 1987.  
Basalla, George. *A Evolução da Tecnologia*. Porto: Porto Editora, 2001 .  
Bashforth, R.G.. *The Manufacture of Iron and Steel*. London: Chapman and Hall, 1956.  
Beeley, Serena. *A History of Bicycles – From Hobby Horse to Mountain Bike*. London: Studio Editions, 1992.  
Bellu, Serge, et al. *100 Ans de L'Automobile Française*. Paris: L'Automobile Magazine, 1984.  
Berger, Michael L.. *The Automobile in American History and Culture – A Reference Guide*. Westport: Greenwood, 2001.  
Bird, Anthony. *Antique Automobiles*. London: Treasure Press, 1984.  
Boyer, Pierre. *De Dion Bouton – De l'automobile à l'aéronautique*. Paris: Retroviseur, 1995.  
Cabral, Manuel Villaverde. *Portugal na Alvorada do Século XX – Forças Sociais, Poder Político e Crescimento Económico de 1890 a 1914*. Lisboa: Editorial Presença, 1988.  
Calixto, Vasco. *As Rodas da Capital – História dos Meios de Transporte da Cidade de Lisboa*. Lisboa: Junta Distrital de Lisboa, 1967.  
Calixto, Vasco. *Fala a Velha Guarda – Volume I*. Lisboa: Edição do Autor, 1962.  
Castronovo, Valerio. *Come é nata la FIAT*. Milano: Editoriale Domus, 1979.  
Catalan, Jordi, "La creación de la ventaja comparativa en la industria automovilística española, 1898-1996", *Revista de Historia Industrial*, 18, (2000): 113-155.  
Correia, Júlio César de Vasconcelos. *Memória sobre Viação Pública em Portugal por meio de Automóveis*. Lisboa: Edição do Autor, 1901.  
Cottrell, Alan H.. *Introdução à Metalurgia*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1975.  
Coutinho, Alexandre. *AutoPalace – Um século de vida*. Lisboa: Auto Industrial, 2007.  
Culshaw, David e Horrobin, Peter. *The Complete Catalogue of British Cars (1895-1975)*. Dorchester: Veloce Publishing, 1997.



- Dias, Marina Tavares. *Lisboa Desaparecida – Volume 2*. Lisboa: Quimera, 1990.
- Dias, Marina Tavares. *Lisboa Desaparecida*. Lisboa: Quimera, 1987.
- Domingues, Agostinho. *Uma grande figura do desporto – Raoul Buisson*. Lisboa: Astoria, 1954.
- Dorizon, P. et al. *Delahaye, Le Grand Livre*. Paris: EPA, 1995.
- Dumont, Pierre. *Peugeot d'hier et d'avant-hier*. Paris: Edifree, 1983.
- Duro, Alfredo. *História do Automóvel*. Lisboa: Tip. Imp. Artística, 1950.
- Duro, Alfredo. *História do Primeiro Automóvel Importado para Portugal*. Lisboa: Edições Catarina, 1955.
- Dürrenmatt, Guy. *Les frères Serpollet, précurseurs de l'automobile*. Pont St. Esprit: La Mirandole, 1997.
- Eckermann, Erik. *World History of the Automobile*. Warrendale: SAE, 200.1
- Encyclopedie de l'Auto*. Paris: ETAI, 1980.
- Era, John B.. *The American Automobile Industry*. Boston: Twayne Publishers, 1984.
- Falcão, José António, "Os Condes de Avelaz e Santiago do Cacém", Colóquio *Um automóvel e um Conde em Santiago do Cacém na viragem do século*, Santiago do Cacém, Outubro, 1995.
- Flink, James J.. *The Automobile Age*. Massachusetts: MIT Press, 1990.
- Fridenson, Patrick, "Le rôle de l'industrie automobile dans le développement de la France, de l'Allemagne et de la Grande-Bretagne au XX siècle", *Matériaux pour l'histoire de notre Temps*, 47 (1997):10-13.
- Fridenson, Patrick. *Histoire des Usines Renault, 1. Naissance de la grande entreprise (1898-1939)*. Paris: Editions du Seuil, 1998.
- Gartman, David, "Three Ages of the Automobile – The cultural Logics of the Car", *Theory, Culture & Society* 21 (4/5) (2004): 169-195
- Gentile, Antonio. *Edoardo Bianchi*, Milano : Giogio Nada Editore, 1992.
- Georgano, G.N.. *Autos – Encyclopédie Complète*. Paris: Editions de La Courtille, 1977.
- Georgano, G.N.. *Les Voitures de 1886 a 1930*. Paris: Librairie Gründ, 1990.
- Gomes, Gilberto. *Transportes Públicos Urbanos em Portugal*. Lisboa : CTT, 2011.
- Grégoire, J.A.. *50 Ans d'Automobile*. Paris: Flammarion, 1974.
- Hardenberg, Horst O.. *The Middle Ages of the Internal-Combustion Engine (1794-1886)*. Warrendale: SAE, 1999.
- Heisler, Heinz. *Advanced Vehicle Technology*. London: Edward Arnold, 1989.
- Hull, Peter. *Alfa Romeo*. New York: Ballantine Books Inc., 1971.
- Kenwood, A.G. e Loughheed, A.L.. *The growth of the international economy 1820-2000*. London: Routledge, 1999.
- Kimes, Beverly Rae. *Pioneers, Engineers and Scoundrels – The Dawn of the Automobile in America*. Warrendale: SAE, 2005.
- Kirchberg, Peter. *Horch – Prestige und Perfektion*. Suderburg-Hösseringen: Schrader & Verlag, 1994.
- Kollins, Michael. *Pioneers of the US Automobile Industry*. Warrendale: SAE, 2002.
- Kozisek, Petr e Králik, Jan. *L&K – Skoda (1895-1995)*. Prague: Motorpress, 1995.
- Laban, Brian. *Cars – The Early Years*. Köln: Könemann Verlagsgesellschaft, 2000.
- Laban, Brian. *Motor Racing – The Early Years*. Köln: Könemann Verlagsgesellschaft, 2001.
- Lavenir, Catherine Bertho. *La roue et le stylo: comment nous sommes devenus touristes*. Paris: Editions Odile Jacob, 1999.
- Lehbrink, Hartmut. *Mercedes - Volume 1*. Köln: Könemann, 1997.
- Lesueur, Patrick. *La Ford T&A de mon père*. Paris: ETAI, 2002.
- Lisboa em Movimento, 1850-1920*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994.
- Loubet, Jean-Louis. *Renault – Cent ans d'histoire*. Paris: ETAI, 1998.
- Mackeand, Crawford. *Sparks and Flames – Ignition in Engines, An Historical Approach*. Montchanin: Tyndar Press, 1997.
- Madeira, João, "Um Conde de Locomóvel", Colóquio *Um automóvel e um Conde em Santiago do Cacém na viragem do século*, Santiago do Cacém, Outubro, 1995.
- Magot-Cuvru, P., *Motores Diesel*. São Paulo: Hemus, 1978.
- Manual do Condutor de Automóveis*. Lisboa: Livraria Aillaud e Bertrand, 1914.
- Marchiano, Michele. *L'Avventura Peugeot in Italia*, Milano, Edizioni Grafiche Francesco Ghezzi. 2000.
- Mata, Eugénia e Valério, Nuno. *História Económica de Portugal – Uma perspectiva global*. Lisboa: Editorial Presença, 1994.
- Mata, Maria Eugénia, "As bees attracted to honey – Transport and Job mobility in Portugal (1890-1950)", *The Journal of Transport History*, 29 /2 (2008): 173-192.

- Matos, A. Campos. *Dicionário de Eça de Queiroz*. Lisboa: Caminho, 1988.
- Matos, Ana Cardoso e Santos, Maria Luísa F.N. dos, *Os guias de Turismo e a emergência do Turismo contemporâneo em Portugal (dos finais do século XIX às primeiras décadas do século XX)*, (Évora: CIDEHUS, 2004).
- Matos, Maria Antónia Pinto de, coord. *Henri Burnay – De banqueiro a colecionador*. Lisboa: INCM, 2004.
- Mattoso, José. *História de Portugal, 1ª Edição, 6º Volume*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1990.
- Mendes, Elísio. *Guia das Estradas de Portugal – Vade Mecum do Automobilista*, Lisboa: Livraria Ferin, 1905.
- Mendonça e Costa, Leonildo. *Manual do Viajante de Portugal*. Lisboa: Tipografia da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1907.
- Merki, Christoph Maria, “L’Internationalisation du trafic routier avant 1914”, *Relations Internationales*, 95 (1998) : 329-348.
- Moity, Christian. *Les Précurseurs de la Formule 1 – 1895-1949*. Paris : ETAI, 2000.
- Mom, Gijs, Costs, “Costs, Technology and Culture. Propelling the early taxicab (1900-25)”, *The Journal of Transport History*, 24/2 (2003): 199-221.
- Mom, Gijs. *The Electric Vehicle - Technology and Expectations in the Automobile Age*. Baltimore: The John Hopkins University Press, 2004.
- Möser, Kurt, “The dark side of ‘automobilism’, 1900-30. Violence, war and the motor car”, *The Journal of Transportation History*, 24/2 (2003): 238-258.
- Mosquera, Carlos e Croma-Cros. Henrique. *Ricart-Pegaso: La passion del Automóvil*, Barcelona: Arcris Ediciones, 1988.
- Noronha, Eduardo. *Do Minho ao Algarve – Viagem Pinturesca e Aventurosa através de Portugal*. Porto: Magalhães & Moniz, Lda – Editores, 1909.
- O’Connel, Sean. *The Car and the British Society, Class, Gender and Motoring (1896-1939)*. Manchester: MUP, 1998.
- Pernau, Gabriel et al, *RACC- Cent anys de passió (1906-2006)*. Barcelona: RACC, 2006.
- Pérot, Benoit. *Panhard – La Doyenne d’avant-garde*. Paris: EPA, 1979.
- Pimentel, José Augusto. *Oficinas de Automóveis nas Caldas da Rainha (1920-1987)*. Caldas da Rainha: Património Histórico – Grupo de Estudos, 1999.
- Polacco, Michel. *Hispano-Suíza – Le Futur a sa Légende*. Paris: Le cherche midi éditeur, 1993.
- Polo, Emilio, *La Hispano-Suíza, The origins of a legend (1899-1915)*. Madrid: Wings & Flags, 1994.
- Polo, Emílio. *La Hispano-Suíza, The Origins of a Legend (1899-1915)*. Madrid: Wings & Flags, 1994.
- Queiroz, Eça de. *Os Maias*. Lisboa: Livros do Brasil, 1978.
- Ramos, Rui. *História de Portugal*, Lisboa: A Esfera dos Livros, 2009.
- Raposo, José Hipólito. *Carros de Cavalos em Portugal – Século XIX*. Lisboa: INAPA, 1995.
- Rendall, Ivan. *A Bandeira da Vitória*. London: George Weidenfeld and Nicolson, Ltd, 1993.
- Roberts, Peter. *Le Monde Fascinant des Autos*. Paris: Gründ, 1978.
- Robson, Graham. *Magnificent Mercedes – The Complete History of the Marque*. Somerset: Haynes, 1981.
- Rodrigues, José Barros. *ACAP – 100 anos a traçar novos caminhos*. Lisboa: Caleidoscópio, 2010.
- Rodrigues, José Barros. *Figueira da Foz-Lisboa (1902) - A Grande Aventura*. Lisboa: Estar, 2002.
- Rodrigues, José Barros. *O Automóvel em Portugal*. Lisboa: CTT, 1995.
- Rodrigues, José Barros. *O I Salão do Porto – 1914*. Lisboa: CEIG, 1988.
- Rodrigues, José Barros. *O Trem do Conde – História do Primeiro Automóvel que entrou em Portugal*. Lisboa: Estar, 2003 ..
- Rodrigues, José Barros. *Os 115 Anos da Peugeot em Portugal (1897-1910)*. Lisboa: Caleidoscópio, 2012.
- Rousseau, Jacques. *Les Automobiles Delage*. Paris: Editions Lariviere, 1978.
- Rouxel, Claude et al. *Chenard & Walcker – FAR, L’Empire disparu de Gennevilliers*. Paris : Histoire & Collection, 1998.
- Santos, Maciel Morais, *Os capitais Metalomecânicos em Portugal (1840-1920)*, (Tese de Doutoramento, Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2000).
- Saul, S.B., “The Motor Industry in Britain up to 1914”, *Business History*, 5 (1962): 22-38.
- Sauvy, Jean. *Les Automobiles Ariès (1903-1938), Une Marque, un Homme, une Époque*. Paris : Presses de l’école nationale des Ponts et Chaussées, 1996.

- Scharchburg, Richard P.. *Carriages without Horses – J. Frank Duryea and the Birth of the American Automobile Industry*. Warrendale: SAE, 1993.
- Sebastian, Anton. *A Dictionary of the History of Science*. New York: Parthenon, 2001.
- Serrão, Joaquim Veríssimo. *História de Portugal*. 2ª edição. Lisboa: Editorial Verbo, 1989.
- Silva, João Lopes da. *Automóveis Antigos em Portugal*. Lisboa: INAPA, 1990.
- Silva, João Lopes da. *Automóveis Antigos em Portugal*. Lisboa: INAPA, 1990.
- Silva, João Lopes da. *Motos Antigas em Portugal*. Lisboa: INAPA, 1995.
- Simões, Ana, Carneiro, Ana e Diogo, Maria Paula, “Perspectives on Contemporary History of Science in Portugal”, *Nuncius*, XXIII, 2 (2008): 237-263.
- Smith, Crosbie. *The Science of Energy, A Cultural History of Energy Physics in Victorian Britain*. Chicago: The University of Chicago Press, 1998.
- Sousa, Maria Luísa, Diogo, Maria Paula, “Giving with one hand and taking away with the other: the automobile assembly industry in Portugal (1960-1988)”, *Revista Industrial. Economía y Empresa*, XXVI, 48 (2012):155-180.
- Suzuki, Takashi. *The Romance of Engines*. Warrendale: SAE, 1997.
- The Automobile – A Century of Progress*. Warrendale: SAE Press, 1997.
- Timmins, Geoff, “Paving the Way, Advances in road building techniques in Lancashire (1770-1870)”, *The Journal of Transport History*, 26/1 (2005): 19-40.
- Urry, John. *Sociology beyond Societies: Mobilities for the Twenty-first Century*. London: Routledge, 2000.
- Valledor, Pablo Gimeno. *El Automóvil en España – Su historia y sus marcas*. Madrid: Editorial RACE, 1993.
- Vasconcelos, Maria Emília Sena de, *Pequena nota sobre o advento do automóvel em Viana, Viana do Castelo: Câmara Municipal, 1982 (Separata do Vol. 60 dos Cadernos Vianenses)*.
- Venables, David. *Napier – The first to wear the Green*. Sparkford: Haynes, 1998.
- Vieira, António Lopes, “Os Transportes Rodoviários em Portugal (1900-1940)”, *Revista de História Económica e Social*, 5 (1980): 57-94.
- Vieira, Joaquim. *Portugal Século XX, Crónica em Imagens*. Volume 1900-1910. Lisboa: Círculo de Leitores, 1993.
- Walsh, Margaret, “Gendering transport history - retrospect and prospect”, *The Journal of Transport History*, 23/1 (2002):1-8.
- Walsh, Margaret, “Introduction”, in M. Walsh (ed.) *Motor Transport, Studies in Transport History* (Aldershot, 1997), pp. ix-xxiii.
- Watney, Marylian. *The Elegant Carriage*. London: J.A.Allen & Cº, 1961.
- Werling, Donn P. *Henry Ford – A Hearthsides Perspective*, Warrendale: SAE, 2000.
- Wiegersma, Friso. *La Belle Chauffeuse*. Amsterdam: VOC, 1981.
- Wise, David Burgess. *The Illustrated Encyclopedia of Automobiles*. London: New Burlington Books, 1987.
- Wise, David Burgess. *The Illustrated Encyclopedia of the World's Automobiles*. London: New Burlington Books, 1979.
- Wyatt, R.J. *The Austin (1905-1952)*. London: David & Charles, 1981.
- Zannino, Adriano. *Le Grand Livre de l'Automobile*. Paris: Editions Solar, 1985.

#### Sítios em www

- “A History of Welding – From Hepheastus to Apollo”,  
[www.weldinghistory.org](http://www.weldinghistory.org). (acedido em Junho de 2009).
- Cordeiro, José Manuel Lopes. “Ponte Maria Pia: Uma ponte de Eiffel... e de Seyrig” (2009),  
[www.ocomboio.net/PDF/montpellier/portugais/lopescordeiro.pdf](http://www.ocomboio.net/PDF/montpellier/portugais/lopescordeiro.pdf) (acedido em Março de 2010).
- Farinha, Luis Miguel Pereira. “O Código da Estrada de 1928” (10 de Agosto de 2008).  
[www.ansr.pt/Portals/0/not/Cod28.pdf](http://www.ansr.pt/Portals/0/not/Cod28.pdf) (acedido em Março de 2010).
- Hartmann, Gérard. “Les moteurs d'aviation Panhard et Levassor”,  
[http://www.hydroretro.net/etudegh/moteurs\\_aviation\\_panhard\\_levassor.pdf](http://www.hydroretro.net/etudegh/moteurs_aviation_panhard_levassor.pdf). (acedido em Maio de 2008)
- Wagner, Michael F. “The Construction of a Danish Automobile Culture – Appropriating the car by touring in Denmark”.  
[http://vbn.aau.dk/files/19133182/the\\_construction\\_of\\_a\\_danish\\_automobile\\_culture.pdf](http://vbn.aau.dk/files/19133182/the_construction_of_a_danish_automobile_culture.pdf). (acedido em Março de 2010).