

Longevidade Empresarial

O caso da Auto Transportes do Fundão

Versão final após defesa

Eva Daniela Nunes Esteves

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em
Empreendedorismo e Criação de Empresas
(2º ciclo de estudos)

Orientador: Prof. Doutor Pedro Miguel Ramos Marques da Silva

julho de 2022

Dedicatória

Para os meus pais, por todo o amor, carinho e dedicação que têm comigo. Vocês são os melhores!

Agradecimentos

Agradeço aos meus pais por me apoiarem e incentivarem em todas as minhas decisões. Não poderia ter melhores pais. À minha mãe, a mulher mais guerreira e maravilhosa deste mundo, que faz tudo para eu ser feliz. Ao meu pai, o meu motorista favorito e a pessoa que me passou o gosto pela Auto Transportes. Esta dissertação é, em parte, um presente para ele. Todas as minhas conquistas são por eles, a quem devo tudo.

Agradeço ao meu orientador, que me ajudou em tudo o que precisei e caminhou ao meu lado para que fosse possível este resultado. Um bom profissional e sobretudo um bom ser humano.

Agradeço aos meus avós, que são os meus melhores amigos. Ao meu namorado por toda a paciência que teve comigo durante o meu percurso académico e por todo apoio que me deu.

Especial agradecimento a quem tornou o caso de estudo possível. Ao Eng.^o Pião, pela disponibilidade e amabilidade. À D.^a Maria Manuela e ao seu marido, Dr. Pedro Lopes Dias, com quem pudemos ter uma conversa agradável. Ao motorista Filipe Guilherme, amigo de anos, que sempre se disponibilizou a ajudar. Ao motorista José Martins, que aceitou dar-nos uma entrevista pessoal e ajudar no que fosse preciso.

Agradeço ao Sr. Aires Duarte (Rosel) e ao Sr. João Barroca Brito, por todos os tesouros fotográficos, assim como, à Biblioteca Municipal da Covilhã e do Fundão, ao Arquivo Municipal do Fundão, ao Jornal do Fundão, ao Arquivo Distrital de Castelo Branco e à D.^a Fátima Gonçalves do Abrigo de São José, por nos ajudarem com informação adicional e preciosa.

Eternamente grata por todos os intervenientes e por tornarem este pequeno sonho possível.

Bem Hajam!

Resumo

Neste trabalho estudou-se o fenómeno da Longevidade Empresarial. Foram apresentados os principais fatores internos e externos que influenciam, em geral, a longevidade das empresas. De seguida, à luz desses fatores, analisou-se um dos maiores exemplos de longevidade empresarial no Distrito de Castelo Branco, a empresa Auto Transportes do Fundão.

Concluiu-se que o enfoque continuado no seu *core business*, o seu conservadorismo financeiro, a natureza familiar da empresa e a sua orientação para longo prazo foram determinantes internos que influenciaram favoravelmente a sua longevidade. Com não menos relevância, destacou-se a influência positiva de alguns fatores externos como o enquadramento legal e regulamentar da atividade, o baixo grau de concorrência no setor e a ausência de ruturas tecnológicas. A alteração drástica na regulamentação da atividade em 2015 que deixou de contribuir positivamente para a longevidade da empresa e a inexistência de uma perspetiva de transferência da empresa para a terceira geração das famílias, são fatores que poderão ditar que a história fascinante desta empresa termine antes de se tornar centenária.

Palavras-chave

Longevidade Empresarial; Auto Transportes do Fundão

Abstract

In this work we studied the Business Longevity phenomenon. The main internal and external factors that, in general, influence the longevity of companies were presented. Then, considering these factors, we analysed one of the greatest examples of business longevity in the District of Castelo Branco, the company Auto Transportes do Fundão.

We concluded that the continued focus on its *core business*, its financial conservatism, the family nature of the company and its long-term orientation were internal determinants that favourably influenced its longevity. With no less relevance, we have emphasized the positive influence of some external factors such as the legal and regulatory framework of the activity, the low degree of competition in the sector and the absence of technological ruptures. The drastic change of the regulatory framework in 2015 that stopped being a positive influence on the longevity of the company and the lack of a prospect of transferring the company to the third generation of the families, are factors that may dictate that the fascinating history of this company ends before it becomes centenary.

Keywords

Business Longevity;Auto Transportes do Fundão

Longevidade Empresarial

Índice

Dedicatória	iii
Agradecimentos.....	v
Abstract.....	ix
Lista de Figuras	xiii
Lista de Acrónimos	xvii
1. Introdução.....	1
2. Enquadramento.....	2
3. Revisão da Literatura	9
3.1 Determinantes da Longevidade Empresarial.....	9
3.1.1 Determinantes Internos.....	9
3.1.2 Determinantes Externos.....	14
4. Metodologia.....	16
4.1 Método do Estudo de Caso.....	16
4.2 Seleção do caso	16
4.3 Recolha de Dados.....	16
5. Caso de Estudo: Auto Transportes do Fundão.....	18
5.1 Da fundação à atualidade	18
5.2 Uma empresa, duas famílias.....	29
5.3 A Auto Transportes como grupo empresarial.....	31
5.4 A evolução do negócio.....	35
6. A Longevidade da Auto Transportes do Fundão.....	44
7. Conclusão.....	49
Referências	51
Anexos	54

Lista de Figuras

Figura 1 - Nº de empresas ativas em Portugal	2
Figura 2 - Nº de empresas criadas por ano	3
Figura 3 - Taxa de sobrevivência das empresas portuguesas após um ano de existência	3
Figura 4 - Taxa de sobrevivência das empresas portuguesas após dois anos	4
Figura 5 - Taxa de sobrevivência a um ano de empresas por atividade económica.....	5
Figura 6 - Contribuição económica de cada grupo etário para a atividade económica	6
Figura 7 - Grupos etários por escalão de dimensão	6
Figura 8 - Estrutura etária, por setor e longevidade média	7
Figura 9 - Tecido empresarial português por grupo etário	8
Figura 10 - Empresas centenárias por dimensão	8
Figura 11 - Empresas centenárias familiares/ não familiares	8
Figura 12 - Ângelo Adelino Fonseca, fotos de imprensa de várias épocas	19
Figura 13 - António Antunes Pião, fotos de imprensa de várias épocas	19
Figura 14 - Camionete da Empresa de Transportes do Zêzere.....	20
Figura 15 - Camionetes da Empresa de Transportes do Zêzere	20
Figura 16 - Foto satélite das antigas instalações da Auto Transportes	22
Figura 17 - Primeira Camionete de Passageiros da Auto-Transportes, Lda. Marca Reo	23
Figura 18 - Camionete da Auto-Transportes, Lda. (início da atividade).....	23
Figura 19 - Notícia sobre a construção das novas instalações da Auto Transportes.....	25
Figura 20 - Anúncio da abertura para breve da nova Auto-Gare.....	25
Figura 21 - Instalações atuais da Auto-Transportes.....	26
Figura 22 - Árvore da família dos sócios	29
Figura 23 - Grupo empresarial Auto Transportes do Fundão.....	32
Figura 24 - Viatura Nº 85, fabricada na UTIC	33
Figura 25 - Viatura Nº162 para serviços da InterCentro	33
Figura 26 - Viatura Nº 117 para serviços da Transerramar.....	34
Figura 27 - Viatura Nº224 da Joaquim Martins da Fonseca, Lda.	35
Figura 28 - Aspeto da Auto-Gare (anos 70?).....	37
Figura 29 - Publicidade da Auto Transportes	38
Figura 30 - Jantar de Confraternização da Auto Transportes	39
Figura 31 - Festa de Confraternização na Auto Transportes (29 de dezembro de 1956)	40
Figura 32 - Bairro do Jogo da Bola (à esquerda) e Rua do Vale das Canas (à direita)	40
Figura 33 - Trabalhadores da Auto Transportes	41
Figura 34 - Escola Industrial e Comercial do Fundão (no passado e na atualidade)	43
Figura 35 - Publicidade à Neves & Irmão, Lda.....	55

Longevidade Empresarial

Figura 36 - Circular a divulgar a constituição da ETZ (1929).....	56
Figura 37 - Anúncio de excursão a Fátima organizada pela Neves & Irmão utilizando as camionetes da ETZ.....	57
Figura 38 - Escritura da Auto-Transportes, Lda.....	60
Figura 39 - Anúncio de excursão a Fátima (Auto Transportes).....	61
Figura 40 - Horários Fundão - Mina da Panasqueira.....	62
Figura 41 - 1º Acidente da Auto Transportes	63
Figura 42 - 2º Acidente da Auto Transportes	64
Figura 43 - 3º Acidente da Auto Transportes	65
Figura 44 - Garagem de Benquerença	66
Figura 45 - Garagem de Sobral de São Miguel.....	67
Figura 46 - Garagem de São Jorge da Beira.....	68
Figura 47 - Garagem de Peraboa.....	69
Figura 48 - Garagem de Unhais da Serra.....	70
Figura 49 - Garagem da Vila do Carvalho	71
Figura 50 - Garagem do Paul (cedida atualmente aos Bombeiros do Paul)	72
Figura 51 - Garagem do Tortosendo.....	73
Figura 52 - Garagem da Partida	74
Figura 53 - Notícia da Festa de Confraternização.....	75
Figura 54 - Placa toponímica em homenagem a António Antunes Pião	76
Figura 55 - Festival Noturno na Auto-Gare (1958).....	77
Figura 56 - Combate de Boxe na Auto-Gare (1959)	78
Figura 57 - Festa da Gincana (1963)	79
Figura 58 - Ângelo Fonseca no Abrigo de São José	80
Figura 59 - Ângelo Fonseca (à esquerda na foto) no planeamento da construção do novo Abrigo de São José	80
Figura 60 - Autocarro nº43 da Auto Transportes.....	81
Figura 61 - Autocarros de mercadorias	81
Figura 62 - Vários autocarros de carreiras.....	82
Figura 63 - Motorista José Marques (Zé Grande) com uma Mack (1948)	82
Figura 64 - Camionete antiga da Auto Transportes.....	83
Figura 65 - Camião AEC da Auto Transportes.....	84
Figura 66 - Viatura Nº87 da Auto Transportes	84
Figura 67 - Viatura Nº95 da Auto Transportes.....	85
Figura 68 - Viatura Nº 119 da Auto Transportes	85
Figura 69 - Bilhetes antigos da Auto Transportes (Anos 60)	86

Longevidade Empresarial

Figura 70 - Bilhetes antigos da Auto Transportes (Percurso de ida e volta das Minas-Fundão)	87
Figura 71 - Bilhete normal e bilhete de bagagem	88
Figura 72 - Bilhete atual da Auto Transportes	89
Figura 73 - Correspondência comercial (1949)	90
Figura 74 - Correspondência comercial (1951).....	90

Lista de Acrónimos

ATF	Auto Transportes do Fundão
CAE	Classificação das Atividades Económicas
CTT	Correios Telégrafos e Telefones
ETZ	Empresa de Transportes do Zêzere
INE	Instituto Nacional de Estatística
JMF	Joaquim Martins da Fonseca

1. Introdução

A temática escolhida para este trabalho é o fenómeno da Longevidade Empresarial. Pretende-se dissertar sobre os fatores que contribuem para essa longevidade e, à luz desses fatores, analisar um dos maiores exemplos de longevidade empresarial no Distrito de Castelo Branco, a empresa Auto Transportes do Fundão. Efetivamente, é interessante questionar porque é que algumas empresas duram tantos anos enquanto outras, em setores e períodos idênticos, duram tão poucos.

A nível mundial este fenómeno tem merecido alguma atenção. No Japão o caso das empresas Shinise é célebre. Esta palavra é utilizada para descrever empresas japonesas tradicionais com muitos anos de existência. As primeiras empresas Shinise foram a Kongo Gumi, empresa de construção criada em 578 (e que existiu autonomamente até 2006) e a Nishiyama Onsen Keiunkan, um hotel japonês fundado em 705 e que dura até aos dias de hoje. Em França, existe inclusive uma associação de empresas familiares bicentenárias, a Les Henokiens. A associação é composta por empresas familiares com mais de 200 anos de vários países em que ainda existam membros da família fundadora na sua administração. A empresa mais antiga da associação é a Marie Brizard criada em 1755. Em Portugal considera-se que a empresa mais antiga em funcionamento são os CTT criados em 1520 pelo Rei D. Manuel I.

Numa região do interior caracterizada pelo despovoamento e envelhecimento acentuado, continua a operar a Auto Transportes do Fundão, uma empresa de referência no distrito de Castelo Branco, que atravessou gerações e que ainda hoje assume cerca de 90% das carreiras interurbanas efetuadas no Concelho da Covilhã. Constituída a 18 de fevereiro de 1936, a Auto Transportes do Fundão, após um processo de cisão, está hoje dividida em duas empresas, a Auto Transportes do Fundão, S.A que possui e gere imóveis e outros ativos do grupo empresarial, e a A.T.F – Auto Transportes do Fundão, S.A responsável pelas operações de transporte de passageiros.

O presente estudo pretende assim não só analisar os determinantes da longevidade empresarial, mas também dar a conhecer a história de 86 anos da Auto Transportes tentando compreender o que contribuiu para a sua longevidade. Para o efeito foram efetuadas entrevistas aos filhos dos fundadores, trabalhadores da empresa e personalidades do Fundão, e fez-se uma recolha documental exaustiva. Concluir-se-á que o enfoque continuado no seu *core business*, o seu conservadorismo financeiro, a natureza familiar da empresa e a sua orientação para longo prazo são determinantes internos que influenciaram favoravelmente a sua longevidade. Com não menos relevância, será

destacada a influência positiva de alguns fatores externos como o enquadramento legal e regulamentar da atividade, o baixo grau de concorrência no setor e a ausência de alterações tecnológicas significativas.

Este trabalho ao discutir os fatores que determinam a longevidade das empresas pode ser útil para diversos públicos nomeadamente empresários, gestores e decisores públicos. É também uma contribuição para a história económica da região e será, certamente, uma fonte para futuras investigações sobre a empresa.

O trabalho iniciar-se-á com o enquadramento do tema e a revisão da literatura, seguindo-se a explicação detalhada da metodologia, a apresentação do caso prático e a sua discussão, terminando com uma breve conclusão.

2. Enquadramento

Neste capítulo será feito um retrato do universo empresarial português com ênfase no número total de empresas, taxa de sobrevivência e na sua idade. Nos dados que se seguem a forma jurídica individual compreende os Empresários em Nome Individual e os Trabalhadores Independentes. A forma jurídica de sociedade compreende diversas formas jurídicas, das quais se destacam as Sociedades por Quotas e as Sociedades Anónimas.

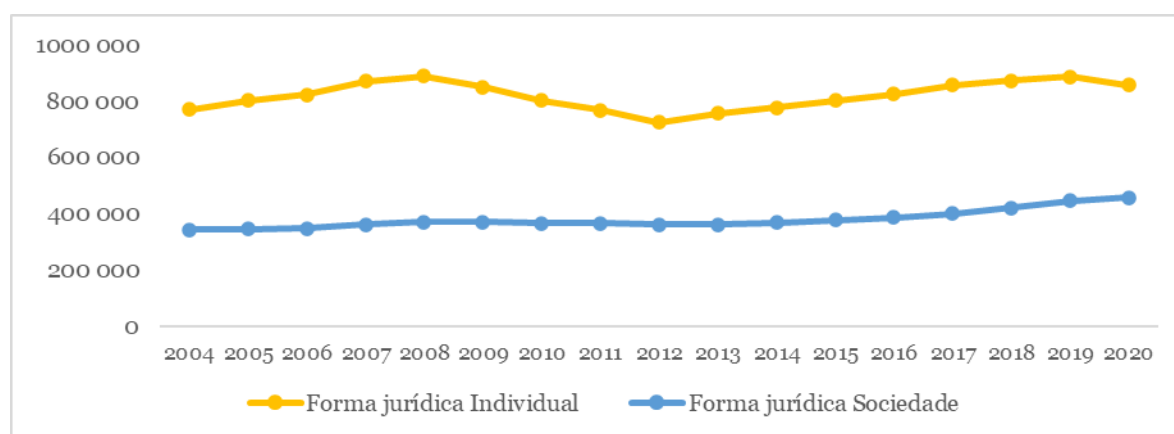


Figura 1 - N^o de empresas ativas em Portugal

Fonte: Pordata

Em Portugal observa-se a prevalência em maior proporção de empresas de forma jurídica individual do que sociedades (Figura 1). Entre 2008 e 2013 deteta-se um declínio de empresas de forma jurídica individual, porém, o seu número recuperou e continua a ser largamente superior ao das sociedades. O número de sociedades é estável e ligeiramente crescente.

Longevidade Empresarial

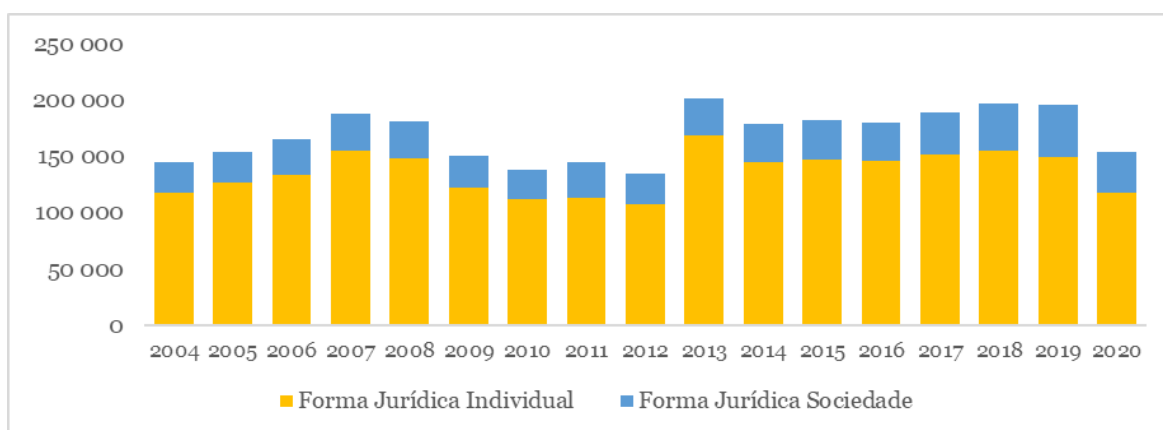


Figura 2 - N° de empresas criadas por ano

Fonte: Pordata

Em 2004 as empresas de forma jurídica individual criadas foram 117131 e as sociedades foram 27860 (Figura 2). Em 2020, as empresas criadas sobre as formas jurídicas individual e sociedades foram 118165 e 36112, respetivamente. Observou-se um aumento de empresas criadas por ano, contudo este aumento não foi contínuo. Em 2008 é possível observar uma queda acentuada devido à crise financeira, mas o número de empresas criadas volta a aumentar em 2013. Verificou-se uma grande diminuição de 2019 para 2020 provavelmente por efeito da pandemia.

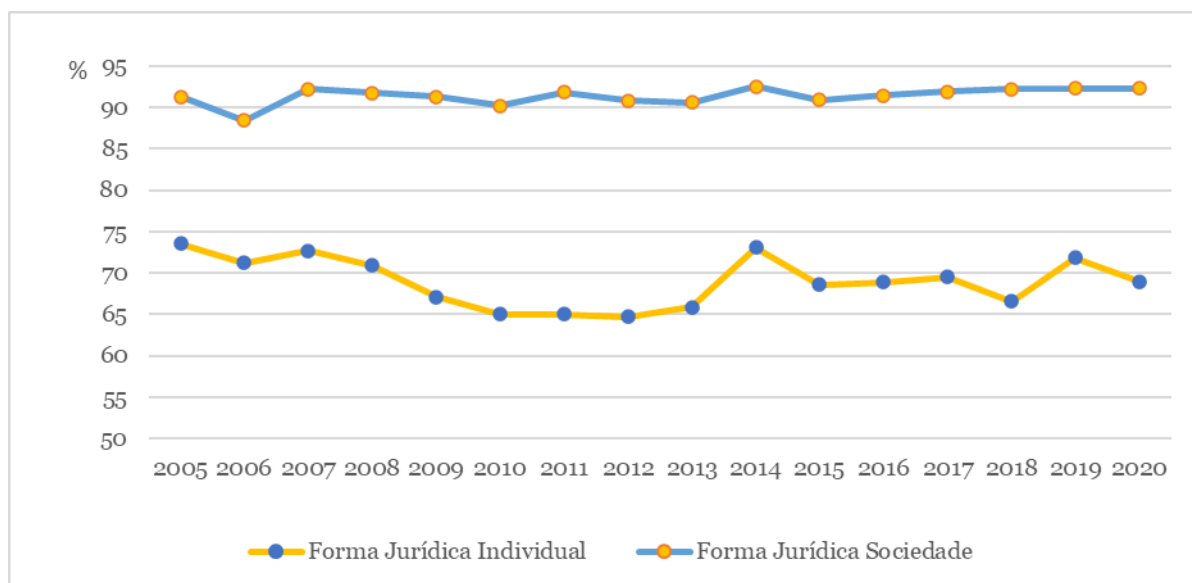


Figura 3 - Taxa de sobrevivência das empresas portuguesas após um ano de existência

Fonte: Pordata

A Figura 3 mostra em termos percentuais quantas empresas sobreviveram após um ano de existência, ou seja, no ano de 2005 estão representadas as empresas constituídas em 2004 que se mantinham em atividade um ano depois. Das 117131 empresas de forma jurídica individual criadas em 2004, sobreviveram após um ano 86149 empresas, enquanto que das 27860 sociedades criadas em 2004 sobreviveram 25428 empresas. Isto indica que as empresas de forma jurídica de sociedade sobreviveram em maior proporção do que as empresas de forma jurídica individual. Em 2004, a taxa de sobrevivência após um ano das

Longevidade Empresarial

empresas de forma jurídica individual foi de 73,55% e das sociedades foi de 91,27%. Os dados mais recentes da Pordata (para 2020) mostram taxas de 69,04% e 92,27%, respetivamente, para a forma jurídica individual e para as sociedades.

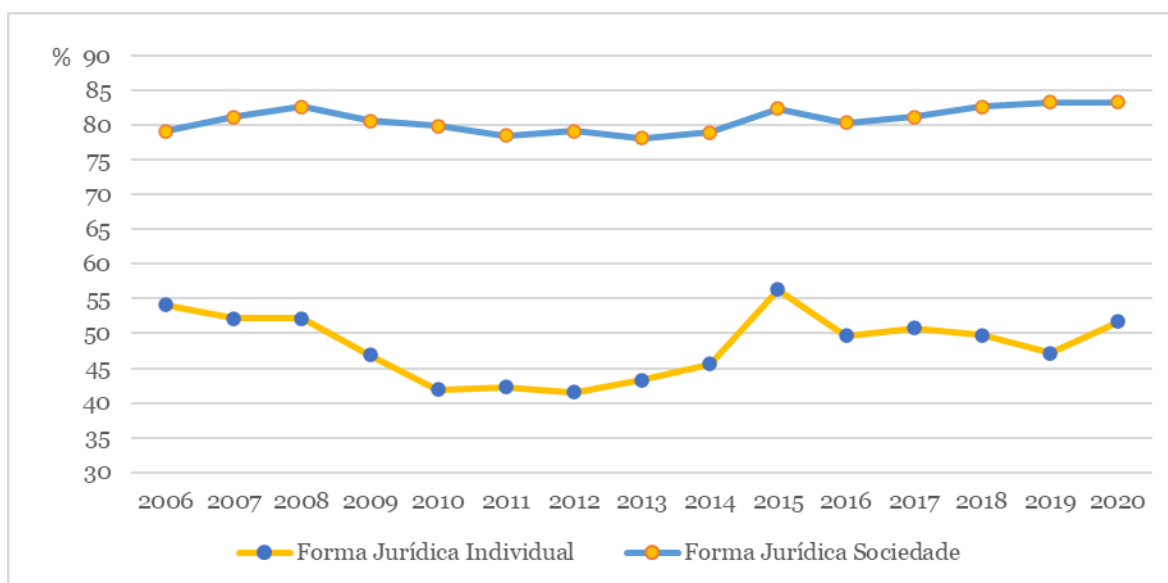


Figura 4 - Taxa de sobrevivência das empresas portuguesas após dois anos

Fonte: Pordata

A Figura 4 mostra a taxa de sobrevivência das empresas dois anos após a sua constituição. Por exemplo, o ano de 2006 corresponde a empresas criadas em 2004 que se mantêm no mercado. Assim, conclui-se que das empresas portuguesas com forma jurídica individual criadas em 2004 sobreviveram cerca de 54,07% após dois anos, enquanto das sociedades sobreviveram 79,19%. No que diz respeito a 2020, que corresponde a empresas criadas em 2018, sobreviveram 51,75% das empresas de forma jurídica individual e 83,36% das sociedades. Neste período, as empresas com forma jurídica individual diminuíram ligeiramente a sua taxa de sobrevivência após um e dois anos enquanto nas sociedades registou-se um ligeiro aumento.

Longevidade Empresarial

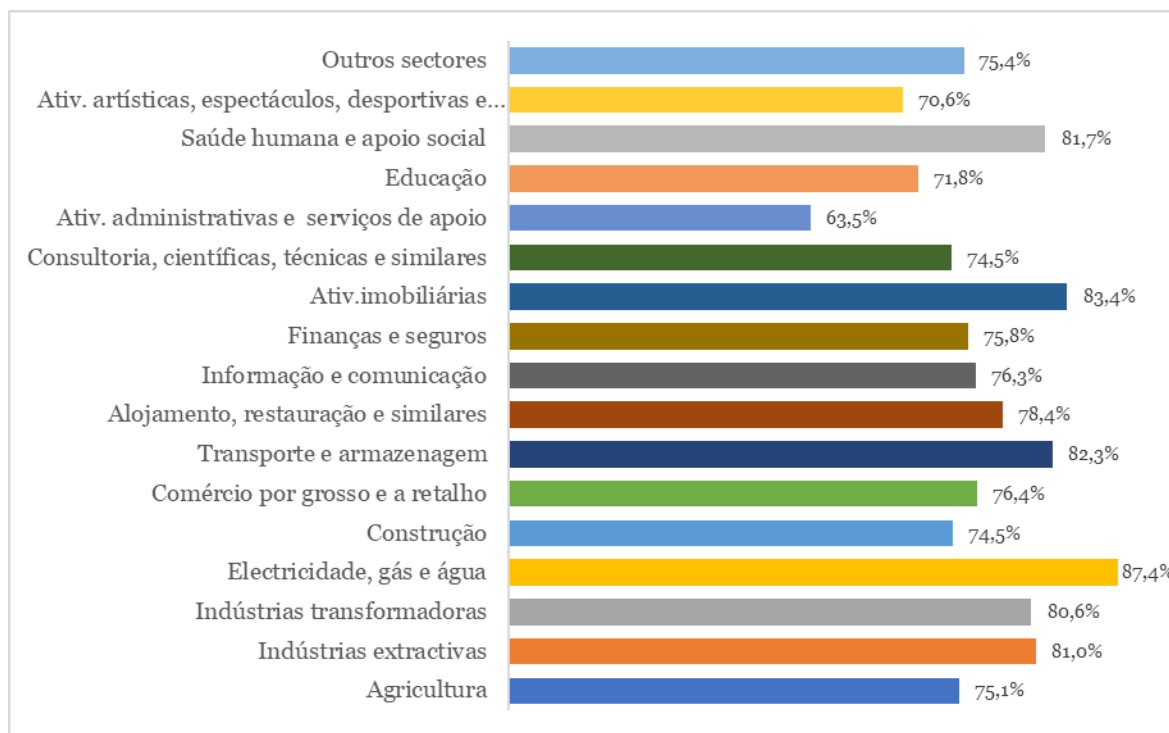


Figura 5 - Taxa de sobrevivência a um ano de empresas por atividade económica

Fonte: Pordata

Por fim, a Figura 5 mostra as dez atividades económicas com maior taxa de sobrevivência média (2005-2020). As empresas do setor Electricidade, gás e água são as que têm uma maior taxa de sobrevivência média no período referido. Apesar de não estar representado, é importante referir que as atividades económicas com menor taxa de sobrevivência no curto prazo são as atividades Administrativas e de apoio social (63,5%).

Dois estudos recentes da Informa D&B ajudam a caracterizar o universo empresarial português em função da idade das empresas (Informa D&B, 2016, 2021). A primeira análise distingue 4 grupos de empresas: *start-ups*, com menos de 1 ano de idade; empresas jovens, de 1 a 5 anos de idade; empresas adultas, entre 6 a 19 anos de idade e empresas maduras, com idades superiores a 20 anos.

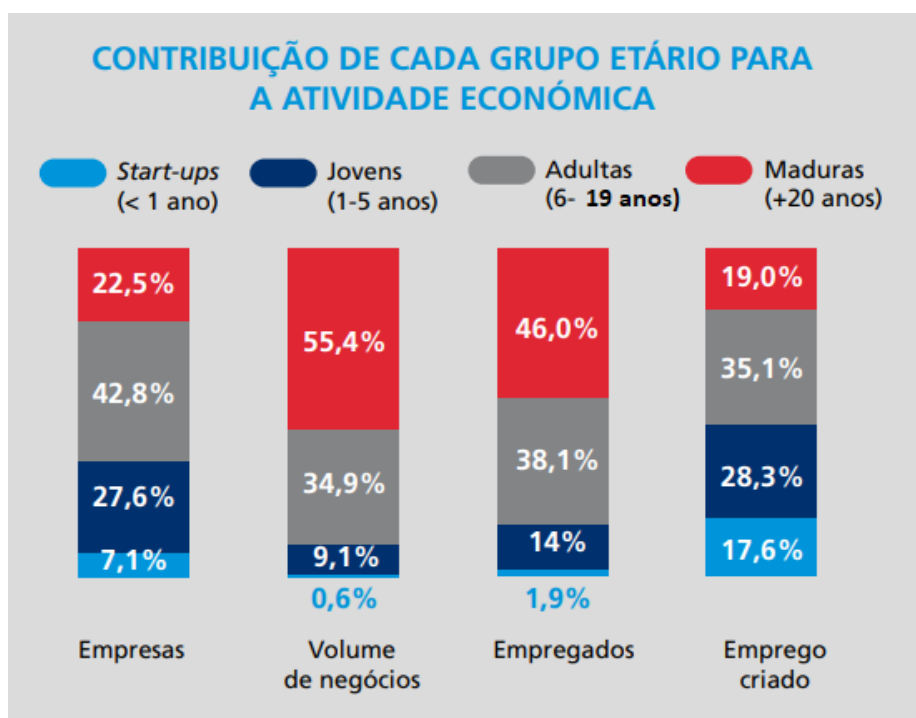


Figura 6 - Contribuição económica de cada grupo etário para a atividade económica
 Fonte: Informa D&B (2016)

Em 2015 as *start-ups* representam 7,1% do total de empresas portuguesas, as jovens representam 27,6%, as adultas, o grupo mais representativo, representam 42,8% e as maduras 22,5% (Figura 6). O grupo responsável pelo maior volume de negócios é o das empresas maduras, sendo as *start-ups* o grupo menor, verificando-se o mesmo em relação ao número de empregados. No que diz respeito à criação de emprego, é possível observar que as empresas que criam mais emprego são maioritariamente empresas adultas e jovens.

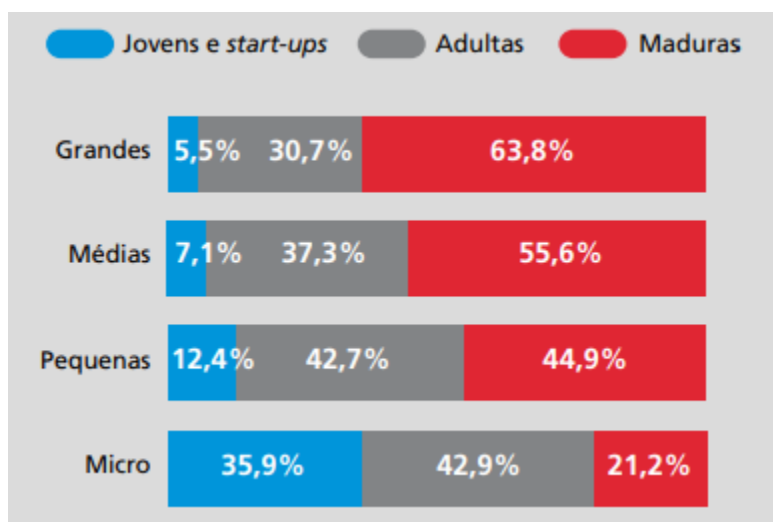


Figura 7 - Grupos etários por escalão de dimensão
 Fonte: Informa D&B (2016)

Longevidade Empresarial

Como se pode observar na Figura 7 as empresas de grande e média dimensão são maioritariamente maduras. O grupo dominante nas microempresas é o das adultas, mas as jovens e as *start-ups* já assumem um peso de 35,9% das empresas desse escalão.

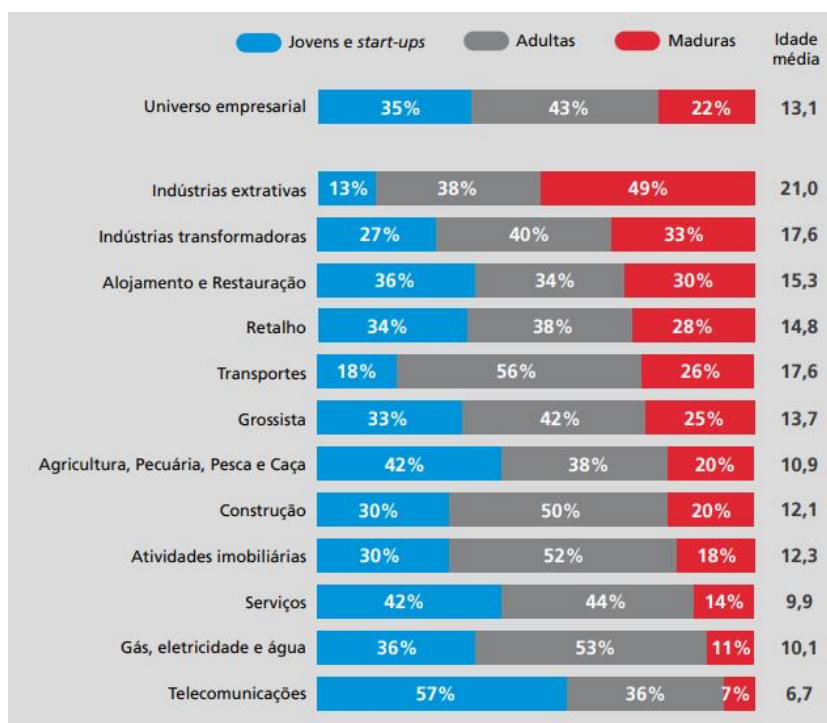


Figura 8 - Estrutura etária, por setor e longevidade média

Fonte: Informa D&B (2016)

A idade média das empresas portuguesas era em 2015 de 13,1 anos (Figura 8). As Indústrias extrativas eram o setor onde as empresas tinham mais alta idade média e onde a percentagem de empresas maduras é maior do que a percentagem de empresas adultas. Por outro lado, no setor das telecomunicações a idade média das empresas era de apenas 6,7 anos observando-se uma prevalência de empresas *start-ups* e jovens sobre as empresas adultas.

No estudo mais recente da Informa D&B a idade média das empresas portuguesas ativas é atualizada para 12,7 anos (Informa D&B, 2021) observando-se uma pequena diminuição em relação ao estudo de 2015. Este novo estudo analisa a antiguidade das empresas mas investiga especificamente o caso das empresas centenárias. Como é possível observar na Figura 9, a maior parte das empresas portuguesas são empresas jovens (até 5 anos) ou adultas (6 a 19 anos), respetivamente 39,3% e 36,4% do universo empresarial. 22,1% das empresas portuguesas têm entre 20 e 49 anos e apenas 2,1% têm entre 50 a 99 anos. A categoria das centenárias corresponde a 0,1% do tecido empresarial português (402 empresas ativas).

Longevidade Empresarial

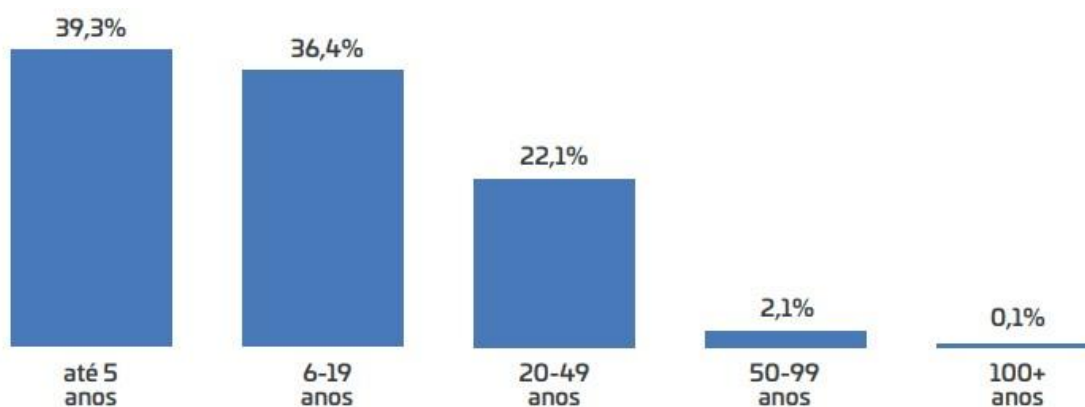


Figura 9 - Tecido empresarial português por grupo etário
Fonte: Informa D&B (2021)

A maioria das empresas centenárias corresponde a microempresas, o que sugere que a permanência de uma empresa muitos anos no mercado não é sinónimo de maior dimensão (Figura 10). Como se observa, apenas 6% das empresas centenárias podem ser classificadas como grandes empresas.

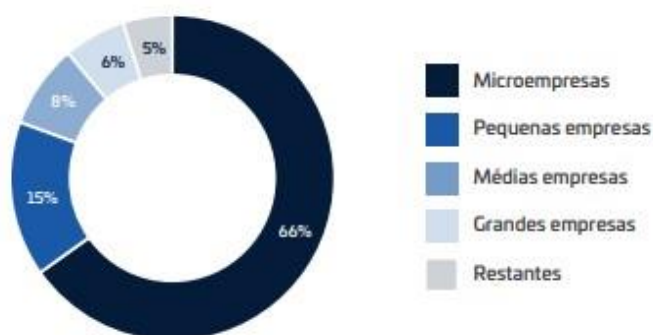


Figura 10 - Empresas centenárias por dimensão
Fonte: Informa D&B (2021)

Como se analisará em capítulos posteriores, a natureza familiar do negócio é frequentemente mencionado em estudos de longevidade empresarial como um fator que influencia positivamente a sobrevivência das empresas. No estudo da Informa D&B (2021), 43% das empresas centenárias são familiares, o que contrasta com a percentagem de empresas familiares no universo empresarial português que é de apenas 32% (Figura 11).



Figura 11 - Empresas centenárias familiares/ não familiares
Fonte: Informa D&B (2021)

3. Revisão da Literatura

O objetivo deste capítulo é sintetizar a literatura que propõe explicações para o fenômeno da longevidade empresarial. É importante referir que os fenômenos sucesso empresarial e longevidade empresarial nem sempre são diferenciados na literatura. Afinal, existem empresas que duram muitos anos e têm pouco sucesso, e empresas que têm muito sucesso e são de curta duração. O estudo de Stadler (2011) é um dos poucos que reflete sobre a linha tênue entre os fatores da longevidade e do sucesso. Stadler (2011) faz a ponte entre o sucesso e a longevidade ao procurar as características das empresas que têm sucesso duradouro (“*enduring success*”). De qualquer modo, não é nosso objetivo discutir o complexo fenômeno do sucesso ou fracasso empresarial, mas sim, identificar na literatura os estudos que procuraram apresentar os determinantes da longevidade das empresas tendo sido elas reconhecidas ou não, como exemplos de sucesso empresarial.

3.1 Determinantes da Longevidade Empresarial

Williams & Jones (2010) enumeram um grande número de fatores com potencial para afetar a longevidade das empresas. Alguns desses fatores são internos à empresa (por exemplo, a estratégia que a empresa segue, a sua estrutura de capital, a idade de seus proprietários, a etnia da família, a estrutura da família, entre outros), enquanto outros são externos (por exemplo, o nível de estabilidade política no país, o nível de estabilidade macroeconômica, a taxa de alfabetização do país, a esperança média de vida, etc.). Os fatores internos estão associados às competências e características da empresa, enquanto que os fatores externos dizem respeito ao ambiente onde ela opera e não são por si controlados. A síntese que se segue adotará esta distinção entre fatores externos e internos.

3.1.1 Determinantes Internos

Enfoque no core business

Alguns investigadores consideram que para maximizar a longevidade empresarial é necessário que a empresa esteja focada no seu *core business*, sem se dispersar muito do seu negócio principal. Pèrez e Raposo (2007) na sua tentativa de identificar as chaves para a sobrevivência e competitividade das empresas familiares espanholas observaram que estas eram altamente especializadas em nichos de mercado onde construíram ativos intangíveis como a reputação, marcas e capacidades de negociação.

Sharma e Dixit (2017) mencionam que empresas com longevidade empresarial tendem a concentrar-se em segmentos de mercado onde já são competitivas, em vez de se dispersarem em segmentos de mercado para os quais não estão vocacionadas. Qualquer introdução de novidades tem de ser realizada de forma seletiva para não se prejudicar o *core business* da empresa. Uma diversificação sensata pode complementar uma estratégia de foco num determinado segmento de mercado.

Para além de não se dispersarem demasiado, empresas com longevidade empresarial tendem a rejeitar o crescimento excessivo pois receiam perder-se do seu foco principal. Por vezes, é preferível ser mais pequeno e conseguir controlar toda a empresa do que crescer em demasia e perder o controlo sobre a mesma, sendo essa atitude maioritária nas empresas centenárias que preferem ter controlo sobre o seu negócio em vez de o perder pelo crescimento em excesso (Hill et al., 2018). Tal como Hill et al. (2018), autores como Sharma e Dixit (2017) concordam que a expansão excessiva pode criar questões de coerência e, apesar do enfoque num só segmento de mercado ser frequentemente apoiado, estes autores consideram que pode e em alguns casos deve haver uma diversificação, mas de forma sensata, sem pôr em causa o *core business* da empresa. Sasaki e Sone (2015) apoiam essa ideia pois no caso das empresas Shinise que produzem saquê (cerveja), sempre foi adotada uma filosofia em que a diversificação dos negócios era restringida. Xia e Donzé (2021) dão o exemplo de uma empresa japonesa fabricante de saquê, a Nihonsakari fundada em 1889, que a partir de 1970 começou a entrar em declínio e, por isso, a empresa apostou na indústria de cosméticos, ou seja, diversificou para conseguir sobreviver. Apesar da longevidade não estar relacionada com a diversificação radical, esta pode ser a solução, quando aplicada moderadamente, para empresas que se encontrem em declínio. No caso da Nihonsakari, hoje em dia, grande parte das suas receitas provêm da sua aposta na indústria dos cosméticos (Xia e Donzé, 2021). Xia e Donzé (2021) consideram também que esta diversificação pode ser originada por processos de co-criação, o que implica incluir agentes externos para ajudarem na tomada de decisões com o objetivo de esta inovar. O processo de co-criação pode levar à longevidade empresarial na medida em que há o envolvimento de um conjunto de stakeholders (clientes, funcionários, fornecedores, etc) com o objetivo de ter uma opinião dos pontos fortes e fracos da empresa vinda de parceiros que lidam com a mesma frequentemente.

Conservadorismo Financeiro

Esta característica foi identificada por alguns autores de modo a explicar a longevidade empresarial. Empresas com longevidade empresarial tendem a não arriscar facilmente o seu capital, possuindo até reservas de tesouraria significativas para que possam aproveitar eventuais oportunidades. Isto distingue as empresas com longevidade empresarial das

outras, na medida em que muitas vezes os seus concorrentes não conseguem aproveitar oportunidades que surjam por insuficiência de caixa (Geus, 1997). Khan (2015) concorda com a linha de pensamento de Geus, pois afirma que empresas com longevidade empresarial partilham uma característica comum que é a sua capacidade financeira. Segundo o investigador, a capacidade financeira das empresas que duram há muitos anos, permite-lhes investir intensivamente nas áreas que lhes interessam, assim como, ultrapassar crises financeiras com maior facilidade do que empresas concorrentes que não tenham preocupação com o conservadorismo financeiro.

Capacidade de inovação e adaptação

Quando se investiga sobre os motivos que levam algumas empresas a sobreviver por tantos anos, constata-se que a inovação e a adaptação são frequentemente mencionadas, na medida em que se pressupõe que com o passar do tempo as empresas precisam de inovar para não estagnar no mercado. Empresas com muitos anos de existência tiveram de ultrapassar crises, guerras, mudanças de mercado e, para isso, tiveram de aprender e adaptar-se (Geus, 1997). Napolitano et al. (2015), enfatizam que a longevidade dos negócios é também muito limitada pela capacidade da empresa de ser sensível às mudanças em seu ambiente. A tolerância à mudança é uma característica típica de empresas que sobrevivem muito tempo. Por outro lado, uma empresa que está perfeitamente adaptada ao seu ambiente pode não ter a capacidade de mudar e, portanto, ser vítima das suas próprias competências e rotinas quando o ambiente muda. A falibilidade pode até ser acentuada se a empresa insistir em repetir uma receita anterior de sucesso que não funciona mais.

Empresas sobreviventes geralmente tendem a aceitar e a tolerar novas ideias e experiências que lhes sejam sugeridas, pois querem manter-se no mercado pelo maior tempo possível contribuindo a inovação para isso mesmo (Geus, 1997). Hill et al. (2018) ao observarem o comportamento de empresas centenárias chegaram à mesma conclusão de Geus, na medida em que a inovação é fundamental para a sobrevivência. Ortiz-Villajos & Sotoca (2018) concordam com os autores mencionados, contudo sugerem que a estratégia de inovação deve ser diferente entre setores, devendo ser dada prioridade na indústria a inovações incrementais enquanto nos serviços deve-se optar por inovações mais relevantes, mas menos frequentes.

Para fomentar estas capacidades as empresas centenárias tendem a criar ambientes onde pessoas diferentes tenham de trabalhar conjuntamente com o objetivo de gerar novas ideias (Hill et al., 2018). Considera-se até importante criar ambientes propícios ao

relacionamento entre pessoas fora do horário de expediente, para que se relacionem, criem amizade e confiança mútua.

Consciência do líder sobre a sua missão na empresa

Um fator também importante para a longevidade empresarial é a forma como o líder encara a sua missão na empresa. Os gestores das empresas duradouras normalmente são como guardiões de algo que os transcende, por isso, sentem que é necessário deixar a empresa tão saudável como quando a encontraram na hora de passar a liderança para o seu sucessor (Geus, 1997). A preocupação destes gestores não é o lucro de curto prazo, mas sim o presente e o futuro, com a ideia de que um dia passarão o testemunho a outro responsável (Antheaume et al., 2012). Sasaki e Sone (2015) explicam que as empresas Shinise também se focam em objetivos não financeiros e adotam uma orientação de longo prazo, preocupações que são transmitidas entre lideranças. Esta preocupação em passar o testemunho parece mais frequente nas empresas familiares, na medida em que a empresa familiar é criada com o intuito de sobreviver e passar o testemunho à geração seguinte (Belmonte et al., 2016), pois o seu fundador possivelmente a passará para filhos, netos e bisnetos.

No caso das empresas centenárias observa-se uma definição clara da missão do líder e a permanência do mesmo por um grande período de tempo (Hill et al., 2018). A permanência do líder por um grande período de tempo permite que as suas ações tenham impacto na empresa, assim como, existe um período maior de transferência entre o líder atual e o seguinte, para que haja um tempo de adaptação tanto do líder que sai como do líder que assume a posição. Hill et al. (2018) no seu estudo que incidiu sobre empresas centenárias observam que o mandato dos líderes nestas empresas é cerca de 10 a 15 anos, e a sua sucessão demora cerca de 1 ano.

Natureza familiar do negócio

Como se referiu na secção de Enquadramento, para a Informa D&B o facto de uma empresa ser familiar está relacionado com a sua longevidade empresarial. O estudo refere que “*cerca de 45% das empresas maduras são familiares*”, considerando maduras as empresas com mais de 20 anos de existência. Talvez porque, “*as trajetórias de crescimento das empresas familiares são bastante estáveis e contínuas em comparação com as empresas não familiares, que seguem rotas mais dinâmicas e voláteis*” (Mandl, 2008). As empresas familiares são conhecidas por terem vontade de transferir o negócio para os membros da família, havendo uma procura constante pela continuidade do negócio (Moya et al., 2020). Na mesma ótica Goto (2014) considera que a maioria das empresas centenárias tem natureza familiar e, no seu estudo, ao observar Itália, Suíça e o

Japão constatou que algumas delas eram transferidas para fora da esfera familiar nos dois primeiros países não se verificando o mesmo no Japão.

Salvato et al. (2020) também consideram que a sobrevivência das empresas está associada à sua natureza familiar. Os autores realçam que o facto de as empresas familiares possuírem laços fortes na sua génese contribui para uma maior confiança por parte de comunidades e governos locais. Acresce que, geralmente, as empresas familiares não gostam de depender de fontes de rendimentos externas à família, optando por financiamento interno ou de bancos (Mandl, 2008), pelo que estão mais bem preparadas financeiramente para ultrapassar dificuldades por dependerem maioritariamente de capitais próprios (Salvato et al., 2020).

Como é lógico as empresas familiares também enfrentam desafios próprios. Por exemplo, quando se fala em empresa familiar, é inevitável perguntar sobre as relações interpessoais, isto porque pode haver atritos entre os vários membros da família que podem até prejudicar a sua sobrevivência. Empresas familiares geralmente sobrevivem por mais tempo quando conseguem conjugar a família com os negócios (Lee et al., 2005). Quando a família possui boas relações interpessoais, desacordos que possam surgir são mais facilmente ultrapassados (Williams e Jones, 2010) e quando um líder se concentra nas boas relações criadas em ambiente de trabalho, as empresas podem durar ao longo de gerações (Bennedsen et al., 2010). Para além das relações dentro da família, também são mencionadas por Mandl (2008) relações entre empresas familiares no caso de Portugal, uma vez que algumas empresas que têm relações fornecedor-cliente acabam, por vezes, a ver as suas relações meramente profissionais evoluir para relações familiares através de casamentos entre os membros de ambas as famílias. Este autor menciona ainda que em Portugal as empresas protegem o património familiar a fim de evitar que possíveis conflitos familiares o afetem.

Outro desafio importante diz respeito à sucessão do fundador bem como à passagem da segunda para a terceira geração. Ibrahim et al. (2001) referem que se estima que apenas um terço das empresas familiares passa para a segunda geração e que apenas 15% consegue passar para a terceira geração. Uma das razões para o insucesso das sucessões até pode ser o desinteresse da geração seguinte. De facto, na Europa é cada vez mais frequente os descendentes de fundadores de empresas familiares prosseguirem os estudos e investirem na formação, o que pressupõe que estarão menos disponíveis para assumir o negócio dos pais. Isso pode resultar num choque, uma vez que os pais normalmente esperam que os filhos os sucedam mais cedo ou mais tarde (Mandl, 2008).

Existindo continuidade, normalmente as empresas familiares são mais relutantes em mudar, seguindo valores e estratégias que vão passando de geração em geração e que lhes permitem atingir a longevidade empresarial (Tapiès & Moya, 2012). Contudo, é possível a empresa familiar inovar sem se perder o controlo familiar podendo alterar gradualmente os valores que não façam sentido para a geração atual, como por exemplo valores muito conservadores (Giner e Ruiz, 2020).

3.1.2 Determinantes Externos

Enquadramento socioeconómico

A inexistência de guerras, crises, conflitos e a estabilidade política em geral são condições que facilitam a sobrevivência das empresas. A adoção de políticas protecionistas, tendo como objetivo evitar a concorrência, muitas vezes com o exterior, podem prolongar a vida das empresas, tal como foi referido por Pèrez e Raposo (2007) que mencionaram a importância deste fator na longevidade das 245 empresas familiares espanholas estudadas. Box (2008), analisando cerca de 2200 empresas na Suécia comprovou a importância das condições macroeconómicas à data do nascimento e ao longo da vida das empresas para a sua capacidade de sobrevivência.

A existência de um ambiente favorável para condução dos negócios pode contribuir para maximizar a longevidade das empresas. Um ambiente favorável pode incluir, por exemplo, políticas sensatas de incentivo ou subsidiação de empresas (por exemplo, incentivos à adaptação tecnológica e à inovação), a existência de leis laborais flexíveis (por exemplo, em caso de redução de atividade permitir mais facilmente a redução do número de colaboradores) e a existência de um sistema de justiça eficaz na resolução de conflitos (por exemplo, tornando mais rápida o recebimento de indemnizações em caso de litígios ou a cobrança judicial de dívidas). Pèrez e Raposo (2007) consideraram que os benefícios fiscais e laborais indiretamente concedidos pelo estado podem ter sido cruciais para a longevidade empresarial das empresas familiares espanholas que analisaram.

Enquadramento legal e regulamentar da atividade

A regulamentação da determinados setores pode garantir a permanência em atividade de algumas empresas, por exemplo, quando condiciona o direito de exercer determinada atividade às empresas detentoras de licenças, concessões ou privilégios ou quando limita a instalação de novas empresas.

Conforme mencionado anteriormente, os CTT são a empresa portuguesa mais antiga ainda em funcionamento. Isso deve-se à exclusividade que detinham de prestação do serviço de correio continuada após a liberalização da atividade com a conquista da

concessão a 1 de setembro de 2000 do serviço postal universal por mais 30 anos. Também existem condições para as empresas atingirem longos períodos de vida, em setores como o mineiro (onde por exemplo a Beralt Tin and Wolfram, apesar das alterações de propriedade, explora há mais de 100 anos as Minas da Panasqueira com base numa concessão), termal (também caracterizado por concessões de longa duração), jogo (como no caso do Casino Estoril, onde as duas últimas concessões foram atribuídas por 20 anos e findo esse tempo por 15 adicionais) e turismo (por exemplo, acima dos 800 metros na Serra da Estrela a exploração turística está concessionada a uma empresa pelo período de 60 anos).

Um exemplo adicional, no caso português, diz respeito à possibilidade de abertura de novas farmácias que tem de obedecer a algumas regras legais, com o intuito de garantir um mercado mínimo e distância mínima entre concorrentes.

Grau de Concorrência

Quando o grau de concorrência é baixo num determinado setor de atividade existe uma maior probabilidade de sobrevivência das empresas, na medida em que, disputam com menos intensidade o mercado. Obviamente, quando o grau de concorrência é alto a pressão sobre os preços de venda e a agressividade na disputa pelos clientes diminui a taxa de sobrevivência das empresas, mas pode ter consequências positivas naquelas que continuam a competir. Williams e Jones (2010) argumentam que nestes setores em que há um nível mais alto de competição, o nível de eficiência da empresa aumentará, *ceteris paribus*, quanto mais longa for a sua vida. Com mais competição num determinado setor, a eficiência técnica das empresas aumentará, o que fará a empresa crescer e sobreviver, enquanto empresas ineficientes estagnarão e, eventualmente, encerrarão.

Evolução tecnológica do setor

As alterações tecnológicas influenciam a natureza do mercado, alterando o custo relativo dos produtos, as suas características e disponibilidade. Alterações tecnológicas rápidas obrigam a uma rápida introdução de produtos e conduzem à obsolescência também rápida dos produtos existentes, isto é, encurtam o seu ciclo de vida (Krell, 2000). Em setores caracterizados por este tipo de alterações rápidas, a capacidade de adaptação das empresas é crítica sendo expetável uma maior taxa de insucesso.

Pelo contrário em setores onde a estabilidade tecnológica predomina, o ciclo de vida dos produtos é superior, exigindo investimentos inferiores ao nível dos recursos humanos e de ativos prolongando a sobrevivência das empresas.

4. Metodologia

4.1 Método do Estudo de Caso

Yin (2005) considera que *“Um estudo de caso é uma investigação empírica que investiga um fenómeno contemporâneo dentro do seu contexto real, especialmente quando os limites entre o fenómeno e o contexto não estão claramente definidos”*.

Para Dooley (2002), o estudo de caso é um método de investigação particularmente bom para nos auxiliar na compreensão de um assunto complexo e pode reforçar o que já se conhece através de investigações anteriores. Quer seja utilizada para a construção da teoria ou para o teste de teorias, trata-se sempre de uma metodologia de investigação e exploração cujo objetivo subjacente é a criação de novos conhecimentos (Herling et al., 2000). A utilização que nesta dissertação se faz deste método tem justamente este propósito de testar e validar o conhecimento teórico acerca da longevidade das empresas utilizando o caso da Auto Transportes do Fundão.

4.2 Seleção do caso

A seleção do caso a analisar resultou da ponderação de três critérios: antiguidade da empresa, localização e setor de atividade. A partir da base de dados Amadeus selecionaram-se todas as empresas ativas no distrito de Castelo Branco. De seguida, ordenaram-se as empresas por data crescente de fundação. Foram excluídas as entidades com natureza social e associativa. A probabilidade de ter acesso à administração da empresa e a consciência de que a empresa teve um papel determinante na história da região conduziu à escolha da Auto Transportes do Fundão, a sétima empresa mais antiga do distrito e a mais antiga no setor dos transportes.

4.3 Recolha de Dados

Para obter informação sobre a história da Auto Transportes, foram realizadas diversas entrevistas semi-estruturadas com membros das famílias fundadoras da empresa nomeadamente, o Eng.º Pião (filho mais novo de António Antunes Pião e atual gerente da Auto Transportes), a D^a. Maria Manuela Fonseca Lopes Dias e o Dr. Pedro Lopes Dias (casados, filha de Ângelo Adelino Fonseca). Adicionalmente, foram entrevistados os motoristas Filipe Guilherme e o Sr. José Martins, funcionário da empresa há 44 anos.

Foi também entrevistado o Sr. Aires Duarte, filho do fotógrafo Rosel (Sr. Fernando Henriques Duarte) que retratou através de imagens a história do Fundão do século XX desde os anos 30, pelo que também acompanhou o crescimento da Auto Transportes e da

sua importância na comunidade. Através do arquivo pessoal do seu pai obtiveram-se imagens originais da Auto Transportes nessa época. O Sr. Aires Duarte é o autor do livro “Fundão, Século XX... Um olhar”.

Para ajudar a compreender a extensão da intervenção cívica da empresa e dos seus fundadores, foi entrevistado o Sr. João Barroca Brito (autor do livro “Desporto no Fundão: Viagem no Tempo (1900-1955)”). Também neste caso nos foram facultados documentos do seu arquivo pessoal.

Tabela 1 - Mapa de entrevistas realizadas

Entrevistados	Dia da Entrevista	Duração
Eng.º Pião	12 de novembro de 2021	2h
	17 de dezembro de 2021	2h
	10 de maio de 2022	1h30
	6 de junho de 2022	1h
	22 de junho de 2022	1h
D. Maria Manuela Fonseca Lopes Dias	29 de abril de 2022	3h
Sr. Aires Rosel	12 de novembro de 2021	1h
	9 de junho de 2022	1h
Sr. José Martins	9 de junho de 2022	1h
Sr. João Barroca Brito	26 de maio de 2022	1h30

A informação obtida nas entrevistas foi analisada qualitativamente o que corresponde a um procedimento de análise de conteúdo mais intuitivo, maleável e adaptável (Bardin, 1994). A profundidade das entrevistas permitiu inferir a presença dos determinantes da longevidade ao longo da trajetória da empresa.

Para além das entrevistas, recorreu-se ao Arquivo do Jornal do Fundão e às Bibliotecas Municipais do Fundão e da Covilhã para consulta de monografias e publicações periódicas. Para a obtenção de outros documentos históricos da empresa e relativos aos fundadores foi consultado o Arquivo Municipal do Fundão e o Arquivo Distrital de Castelo Branco.

Fez-se também uma recolha fotográfica do património atual da empresa na cidade do Fundão e na região bem como outras fotografias que testemunham a importância da empresa e dos seus fundadores.

Posto isto, partiu-se para reconstituição da história da empresa e posterior análise dos fatores que influenciaram a sua longevidade.

5. Caso de Estudo: Auto Transportes do Fundão

A Auto-Transportes, Lda. foi constituída a 18 de fevereiro de 1936 por dois amigos com experiência empresarial no setor dos transportes, Ângelo Adelino Fonseca e António Antunes Pião. Em 2006 ocorreu a cisão da Auto Transportes do Fundão, Lda. em duas empresas, a Auto Transportes do Fundão, S.A. e a A.T.F – Auto Transportes do Fundão, S.A., ficando a primeira com a propriedade dos bens imóveis e alguns ativos da empresa e a segunda com a atividade principal da empresa, o transporte de passageiros. Atualmente, o presidente do conselho de administração das duas empresas é o Eng.º António Augusto Pião, filho mais novo do fundador António Antunes Pião, que entrou na empresa após o falecimento do seu pai para suprir a necessidade sentida de rejuvenescimento do negócio.

De seguida, cronologicamente irá ser relatada a história da Auto Transportes desde os primórdios da empresa até à atualidade, incidindo nos eventos que influenciaram a sua vida.

5.1 Da fundação à atualidade

Em outubro de 1929 foi criada a Empresa de Transportes do Zêzere (ETZ) que herdou a atividade de transportes da empresa Neves & Irmão, Lda., propriedade de Virgílio das Neves Lucas e José das Neves¹. Ao serviço da Neves & Irmão, Lda. Ângelo Fonseca e António Pião “*fizeram já numerosos transportes de material para o Rio, Barroca Grande e Panasqueira*” (Leal, 1945). António Pião, tendo começado como marçano aos dez anos, desempenharia nesta altura funções como empregado de escritório e motorista, enquanto Ângelo Fonseca desempenhava funções de motorista e mecânico. A nova ETZ teve como sócios fundadores a empresa Neves & Irmão, Lda. (com uma quota de 80000\$00), António Antunes Pião (20000\$00), Ângelo Adelino Fonseca (20000\$00) e Joaquim Baptista Mendes (20000\$00)².

¹ Através do Anexo 1 consegue-se perceber a diversidade e a dimensão da empresa Neves & Irmão.

² No Anexo 2 pode-se consultar uma circular a dar conta da criação da ETZ em 1929. A colaboração da ETZ com a Neves & Irmão é visível na Figura 36 deste anexo.

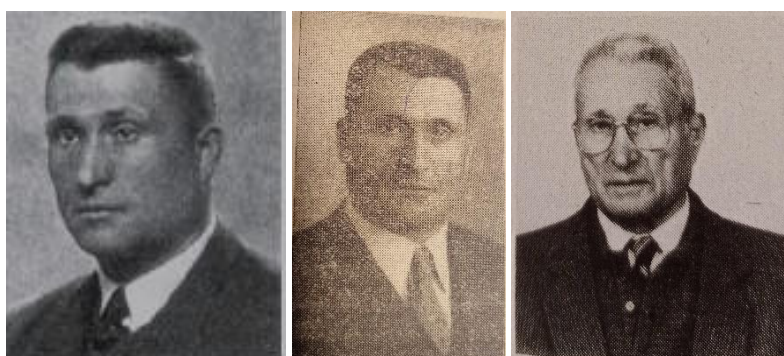


Figura 12 - Ângelo Adelino Fonseca, fotos de imprensa de várias épocas
Fonte: Jornal do Fundão

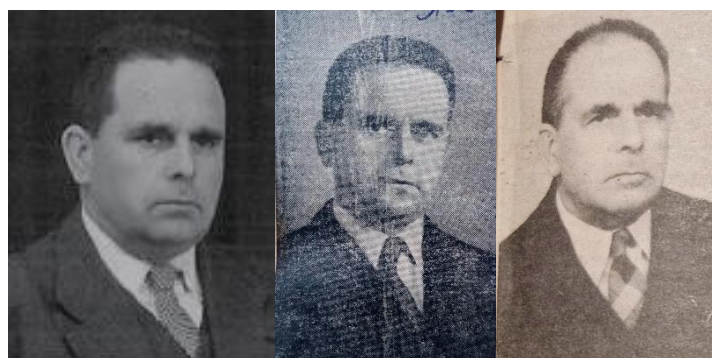


Figura 13 - António Antunes Pião, fotos de imprensa de várias épocas
Fonte: Jornal do Fundão



Figura 14 - Camionete da Empresa de Transportes do Zêzere
Fonte: Fernando Henriques Duarte. 2000. “Fundão, Século XX... Um olhar”. Pág. 49



Figura 15 - Camionetes da Empresa de Transportes do Zêzere
Fonte: Fernando Henriques Duarte. 2000. “Fundão, Século XX... Um olhar”. Pág. 49

Por volta de 1934, aproveitando o transporte regular de mercadorias para as Minas da Panasqueira (especialmente carvão e gasóleo), António e Ângelo ficam também responsáveis pelo transporte do correio das Minas até à localidade do Rio. Daí até à Panasqueira, durante alguns meses, o transporte não foi assegurado por António e Ângelo. Contudo, devido às falhas nesta última ligação, o transporte de correio passou a ser realizado diariamente junto com o de mercadorias, por Pião e Ângelo, diretamente do Fundão até à Panasqueira. O volume de correio movimentado com as Minas chegou a ser superior ao de toda a Vila do Fundão (Leal, 1945).

Nesta altura, a pressão para o transporte de correio e mercadorias passar a incluir o de passageiros é grande e *“a camioneta, embora de carga, é coberta de passageiros que na maioria viajam gratuitamente com prejuízo da carga, que fica para trás”* (Leal, 1945).

Em breve a procura por parte da Beralt Tin and Wolfram também iria disparar, já que em 1935, a concessionária das Minas da Panasqueira, decide passar a subcontratar toda a atividade de transportes necessária à empresa³. Nesta época as Minas da Panasqueira estavam no auge da sua atividade e as necessidades de transporte de mercadorias, incluindo o minério, eram imensas. É nessa altura contratada a ETZ para realizar todo o transporte de mercadorias entre as Minas da Panasqueira e o Fundão.

A 1 de janeiro de 1936 a Auto-Transportes, Lda. inicia a sua atividade com os sócios António Antunes Pião e Ângelo Adelino Fonseca, permanecendo o último como sócio da ETZ e ambos como gerentes desta empresa. A 16 de janeiro do mesmo ano a ETZ passa a ter Manuel Belchior e Ângelo Fonseca como únicos sócios e Ângelo Fonseca e António Antunes Pião são designados gerentes. A 18 de fevereiro de 1936, no Fundão, perante o notário José dos Santos Barata e duas testemunhas, é constituída formalmente a sociedade por quotas Auto-Transportes, Lda. cujo objeto é *“o de transportes mecânicos e qualquer outro ramo de comércio ou indústria em que os sócios acordem”* (Barata, 1935, 1936). A sociedade é constituída com o capital de 40000 escudos em dinheiro, em duas quotas iguais, uma de cada sócio, integralmente realizadas. Apesar de constituída nesta data, a cláusula terceira da escritura refere que o começo da sociedade se deve contar desde 1 de janeiro de 1936⁴. Algum tempo depois, dar-se-á a alteração da firma para Auto Transportes do Fundão, Lda.

³ Mais tarde, em fevereiro de 1939 a empresa vende também os seus automóveis de passageiros ao Sr. António Tavares Pina que passa a assegurar o transporte de carro ligeiro nas Minas.

⁴ A escritura de constituição de sociedade (Anexo 3) encontra-se no livro de notas do notário José dos Santos Barata, depositada no Arquivo Distrital de Castelo Branco.



Figura 16 - Foto satélite das antigas instalações da Auto Transportes

Fonte: Fotos antigas (Fernando Henriques Duarte. 2000. “Fundão, Século XX... Um olhar”. Pág. 45.)

A 20 de outubro de 1936 a Auto Transportes pede a concessão de uma carreira diária mista, de mercadorias e passageiros, entre o Fundão e as Minas da Panasqueira, no sentido inverso à explorada pela ETZ, concessão que viria a ser aprovada pela Direção Geral dos Serviços de Viação em 31 de dezembro desse ano⁵.

Com alguma naturalidade, Manuel Belchior na qualidade de sócio da ETZ protestou contra esta concessão, mas Ângelo invocando a sua qualidade de gerente da ETZ indica que essa reclamação deve ser desconsiderada e a concessão autorizada. Ângelo Fonseca alegou que a ETZ realizava o transporte em sentido contrário ao que a Auto Transportes estava a requisitar.

⁵ Começa aqui um percurso de sucesso. No seu livro “Ilustres e Desconhecidos – Meio Século de Memórias do Fundão”, Fernando Gonçalves reconhece-o dizendo:

*“O Pião e o Ângelo
que ficaram ricos no Fundão,
começando a vida de carroça
acarretando o volfrâmio da poça
que lhes rendeu um dinheirão.”*



Figura 17 - Primeira Camionete de Passageiros da Auto-Transportes, Lda. Marca Reo
Fonte: Fernando Henriques Duarte. 2000. "Fundão, Século XX... Um olhar". Pág. 46



Figura 18 - Camionete da Auto-Transportes, Lda. (início da atividade)
Fonte: Fernando Henriques Duarte. 2000. "Fundão, Século XX... Um olhar". Pág. 46

A 22 de janeiro de 1937 Ângelo Adelino Fonseca passa a sua quota na ETZ a José Antunes Ferreira, irmão de Manuel Belchior, e juntamente com António Pião, renunciam à gerência afastando-se por completo da ETZ. No mesmo ano, em março, a Auto Transportes, Lda. começou a realizar a carreira entre Fundão e Minas da Panasqueira⁶.

Em novembro de 1938, a empresa inicia um serviço combinado com a C.P - Comboios de Portugal.

Durante o período da Segunda Guerra Mundial a atividade da empresa aumenta⁷. *“Alguns dias são 8 e 9 camionetas de passageiros umas a seguir às outras, verdadeiros comboios e outras tantas de carga que diariamente andam o caminho duas vezes. Só entre as Secções das Minas chegaram a empregar-se em serviço permanente 12 viaturas da Auto- Transportes”* (Leal, 1945).

Na sequência do anterior conflito, a ETZ intentou uma ação judicial contra Ângelo Fonseca alegando que a sociedade tinha sido prejudicada, ação que acabou por não ter consequências, tendo sido arquivado o caso em novembro de 1949 pelo Supremo Tribunal de Justiça.

O crescimento da frota e da atividade é acompanhado pelo crescimento da oficina da empresa. Efetivamente, nos anos 50 a oficina da Auto Transportes, Lda. era considerada uma das melhores da Beira Interior. Nesse tempo as peças necessárias para os autocarros podiam demorar cerca de 2 meses a chegar à empresa pelo que a solução era produzi-las na própria oficina num curto período de tempo.

Em 1956 a Auto Transportes mudou as suas instalações para a nova Auto-Gare com 3600m² no início da Avenida, um pouco à frente das instalações originais. As instalações concluídas em 1955, foram projetadas pelo gabinete de arquitetura de António Gomez Egea (página seguinte).

⁶ Em 1937 a empresa já promovia serviços ocasionais. No Anexo 4 pode-se consultar um anúncio promovendo uma excursão a Fátima.

⁷ No Jornal do Fundão de 15 de dezembro de 1946 a empresa divulga o horário da carreira mista e de correio Fundão – Minas e da carreira de passageiros Cebola – Fundão (Anexo 5).



Figura 19 - Notícia sobre a construção das novas instalações da Auto Transportes
Fonte: Jornal do Fundão, 9 de janeiro de 1955

JORNAL DO FUNDÃO

A AUTO TRANSPORTES DO FUNDÃO, L.^{DA}
Anuncia para breve, a entrada ao serviço na Avenida Salazar

AUTO-GARE DO FUNDÃO

PERSPECTIVA

ESTAÇÃO TÉRMINUS DE CARREIRAS E EXCURSÕES

ESTAÇÃO DE ABASTECIMENTO: GASOIL CENTRIFUGADO
GASOLINA E ÓLEOS MOBILOIL (a melhor defesa para as bombas injectoras)

TUDO PARA AUTOMÓVEIS E CAMIÕES

Figura 20 - Anúncio da abertura para breve da nova Auto-Gare
Fonte: Jornal do Fundão, 29 de janeiro de 1956



Figura 21 - Instalações atuais da Auto-Transportes

No início dos anos 70, a ETZ foi adquirida pela Companhia de Viação de Sernache que após o 25 de abril de 1974 viria a ser nacionalizada. A Auto Transportes não foi nacionalizada porque devido ao tamanho da sua frota e aos quilómetros de concessão, entre outros fatores, não atingia uma dimensão significativa. Em contraste, todos os grupos de maior dimensão foram nacionalizados, tendo assim surgido a Rodoviária Nacional. A Auto Transportes chegou a ter uma participação na empresa posteriormente vendida à Joalto. Nos anos 70 a Auto Transportes tinha cerca de 150 funcionários ao serviço.

No dia 26 de agosto de 1972 ocorreu o primeiro grande acidente da Auto Transportes do Fundão após 36 anos de existência sem registo de acidentes significativos. O acidente aconteceu com residentes da Boidobra, uma freguesia do município da Covilhã, que seguiam numa excursão às grutas de Santo António. Segundo o que os passageiros referiram ao Jornal do Fundão de 3 de setembro de 1972⁸, a velocidade a que o motorista circulava não era adequada para o tipo de estrada e, quando o mesmo quis abrandar era impossível, resultando no despiste da viatura para uma barroca com cerca de seis metros. Infelizmente, deste acidente resultaram seis mortos e quarenta feridos.

Em março de 1974 ocorreu o segundo grande acidente violento envolvendo uma camionete da Auto Transportes do qual resultaram cinco mortos e quatro feridos. O acidente envolveu duas camionetes sendo uma delas da Auto Transportes, transportando cerca de 30000 detonadores para entregar à empresa Beralt Tin & Wolfram. A segunda camionete transportava madeira de pinho que tinha como destino a fábrica de celulose de Vila Velha de Rodão. Muito se especulou sobre o acidente e a maioria das pessoas acreditava que a camionete da Auto Transportes transportava dinamite, contudo, a empresa negou essa versão⁹.

A empresa enfrentou de modo relativamente pacífico o período revolucionário após o 25 de abril. Tratou-se naturalmente de um período onde surgiram variadas reivindicações a que a empresa, com receitas contratualizadas, apenas consegue parcialmente dar resposta o que é compreendido apenas por parte dos trabalhadores.

O falecimento de um dos fundadores, António Pião, dá-se a 8 de março de 1980. Nos anos seguintes a empresa será gerida apenas por Ângelo Fonseca.

A memória dos trabalhadores da empresa regista ainda, em 1984, um terceiro acidente com uma vítima mortal. O acidente ocorreu próximo de Coruche e vitimou um ajudante de

⁸Anexo 6.

⁹ Anexo 7.

motorista da Auto Transportes quando um veículo de carga da empresa, com destino a Lisboa, embateu noutra veículo pesado parado na estrada¹⁰.

Em 1986 António Augusto Pião¹¹, filho mais novo de António Antunes Pião, entra na Auto Transportes assumindo a função de gerente. Nestes anos a Auto Transportes explorava os transportes urbanos da Covilhã, que mais tarde viriam a ser explorados em parceria pela Auto Transportes e pela Joalto, através de uma empresa constituída para o efeito e denominada “*Transcovilhã*”, que contava com 113 funcionários ao serviço. A Auto Transportes sozinha possuía cerca de 50 autocarros.

O falecimento de Ângelo Fonseca ocorre a 24 de novembro de 1990.

A 24 de Maio de 2006 dá-se a cisão da Auto Transportes do Fundão, Lda., surgindo a Auto Transportes do Fundão, S.A. e A.T.F – Auto Transportes do Fundão, S.A. A antiga sociedade não foi dissolvida, sendo transformada em sociedade anónima e a segunda é a nova empresa criada em 2006.

Em 2015 é aprovada a lei que substitui o antigo regime de concessões aos operadores de transportes por novo regime contratual assente em procedimentos concorrenciais, priorizando-se os concursos públicos. Antes destes, o transporte de passageiros era garantido através de licenças que tinham um período de 10 anos, sendo renovadas de 5 em 5 anos o que garantia serviço à mesma empresa por um grande período de tempo. Na vigência de concursos, a continuidade do serviço após o término do prazo contratual passa a ser uma incógnita.

Em outubro de 2019, a AC (Autoridade da Concorrência) é notificada da compra do Grupo Fundão (A.T.F – Auto Transportes do Fundão, S.A., Joaquim Martins da Fonseca, Lda. e das concessões de serviço público da Transerramar – Viagens e Turismo, Lda. e da Auto Transportes do Fundão, S.A.) pela Rodoviária da Beira Interior, empresa comprada posteriormente pela Transdev. Como a Transdev apenas tinha interesse pela atividade de transporte de mercadorias e passageiros, o negócio de venda de combustível pertencente à A.T.F foi alienado para que não fosse incluído na venda.

Em outubro de 2020 a AC proíbe a venda da Auto Transportes à Transdev por considerar que deixaria de existir concorrência na região de influência da empresa onde a Transdev passaria a ser o operador dominante.

¹⁰Anexo 8.

¹¹ Doravante o filho António Augusto Pião será tratado por Eng.º Pião. A menção a “Pião” será uma referência ao fundador, o seu pai.

5.2 Uma empresa, duas famílias

Conforme se referiu anteriormente, a Auto Transportes, Lda. foi criada por dois amigos que não sendo da mesma família geriam o negócio como se o fossem. António Antunes Pião, natural de Mourelo (S. Vicente da Beira) e Ângelo Adelino Fonseca, natural de Peraboa, nasceram em famílias modestas, tendo completado a 4ª classe. Tinham personalidades distintas, mas isso não os impediu de partilharem a liderança de uma empresa durante 44 anos. Ambos eram patrões acessíveis, mas o primeiro sócio era mais observador, contemporizador, calmo e desorganizado à sua maneira. Em contraste, o seu sócio, Ângelo Fonseca, caracterizava-se por ser metódico, mais autoritário e organizado. Quando ocorriam, as divergências estavam maioritariamente relacionadas com questões de recursos humanos, pois, enquanto Ângelo tendia a penalizar quem não tivesse um bom desempenho, Pião era mais compreensivo. Não existe memória de que tenham ponderado seguir caminhos diferentes durante este percurso em comum que se iniciou ainda antes da Auto Transportes.

A seguinte imagem mostra a árvore das famílias de ambos os sócios:

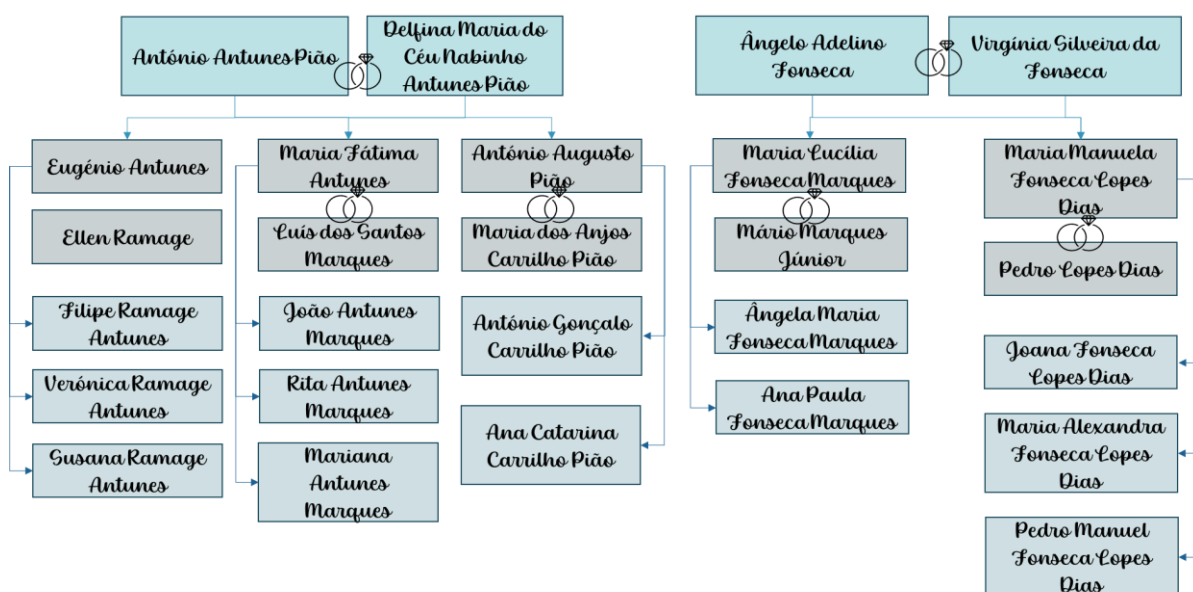


Figura 22 - Árvore da família dos sócios

Tanto António como Ângelo consideravam a educação dos seus filhos decisiva e, por isso, procuraram garantir-lhes a melhor possível que naquela época implicaria não permanecer na Beira Interior.

Nas palavras do Eng.º Pião "o meu pai acreditava que no interior não se chegava a lado nenhum e queria que os filhos estudassem para arranjamem ferramentas para o futuro".

Na sequência desse investimento, o filho mais velho do fundador António Antunes Pião, Eugénio Antunes, formou-se em Economia tendo estudado no Instituto Superior de

Economia e, também, na Universidade de Glasgow. Maria Fátima Antunes, a filha do meio, tal como o irmão fez o liceu em Lisboa em colégios religiosos, concluindo o 12º ano. O filho mais novo, António Augusto Pião é o único filho que herdou o seu apelido. O seu irmão Eugénio, contrariando as preferências da mãe Maria do Céu, insistiu que o apelido do recém-nascido fosse Pião e, no ato do registo, atribui-lhe o nome “António Augusto Pião”. Seguindo o trajeto dos seus irmãos, estuda em Lisboa e obtém a licenciatura em Engenharia Mecânica pelo Instituto Superior Técnico em 1972.

Da segunda geração da família Antunes Pião apenas António acabaria por envolver-se com a empresa. Após o falecimento do pai em 1980, os irmãos concordam que a melhor solução para a sucessão da empresa passaria pela entrada do irmão mais novo na gerência, missão que não é por si rejeitada. Nas suas próprias palavras “*O Pião estava disponível para que a empresa não desaparecesse*”.

Era natural que, Maria de Fátima Antunes, sem experiência profissional e empresarial, delegasse nos irmãos a sucessão. A experiência profissional de Eugénio poderia ser suficiente para assegurar a continuidade da família na gestão da empresa. De facto, Eugénio trabalhou na UTIC, empresa que representava os autocarros AEC, utilizados por praticamente todos os operadores de transportes. Por residir na capital e devido a esta experiência, estando a par das novidades e tendências do setor, acabava por dar algum apoio ao pai e ao seu sócio. Foi casado com Ellen Ramage, escocesa e juntos tiveram 3 filhos, Filipe, Verónica e Susana Ramage Antunes.

No entanto, acabou por ser António Augusto Pião, tratado por muitos como Eng.º Pião, a mudar-se definitivamente para o Fundão ocupando o lugar do seu pai na Auto Transportes em 1986. Nesta altura António Augusto Pião já tinha acumulado experiência profissional e empresarial significativa. Depois de terminar o curso ingressou na Marinha, mas mais tarde trabalhou na área da produção na UTIC (1 ano e meio a 2 anos), na instalação da GARPAN (empresa de aglomerados de madeira, descontinuada) e trabalhou cerca de 4 anos na TECNIL (empresa de representação de equipamentos para a indústria da celulose).

Existia agora a necessidade de sangue novo na Auto Transportes e, não havendo mais ninguém da família interessado em gerir a empresa, o Eng.º Pião aceita o desafio, não só assumindo a responsabilidade deixada pelo pai, mas também por vontade própria. “*Vim para a Auto Transportes porque havia essa necessidade*” referiu também o Eng.º Pião. O Eng.º Pião assume o lugar na Auto Transportes com 44 anos, dividindo a gerência com o Sr. Ângelo Fonseca, na altura com 82 anos.

As duas filhas de Ângelo Fonseca, do casamento com Maria Virgínia, estudaram em Lisboa e aí iniciaram os seus cursos superiores. Apenas Maria Lucília viria a concluí-lo enquanto Maria Manuela abandona a licenciatura em Físico-química, quando o casamento interfere com o seu percurso educacional. Em 1974 começou a sua carreira de professora seguindo os passos da sua irmã.

Apesar do carinho que Maria Manuela sentia pela empresa, nem em vida do pai nem após o seu falecimento assume funções executivas na empresa. A falta de experiência no setor e a confiança depositada, após o falecimento do pai, no trabalho do Eng.º Pião justificarão que apenas tenha assumido funções de carácter formal na administração da empresa. Aliás, na atualidade, Maria Manuela continua a assumir funções de vogal na administração da Auto Transportes e na A.T.F.

Da terceira geração da família António Antunes Pião, alguns elementos pertenceram à administração das duas empresas, mas apenas formalmente. Os motivos pelos quais estes não terão um maior envolvimento nas empresas vão desde o afastamento geográfico, disporem de melhores oportunidades de progressão e remuneração nas empresas onde já trabalham e, no caso dos filhos de Maria Fátima Antunes, à existência de outros negócios do lado paterno, que tornavam a ligação à Auto Transportes menos estimulante.

Ângelo Adelino Fonseca teve cinco netos, quatro raparigas e um rapaz, o mais novo, Pedro Lopes Dias, que na ideia do avô chegara demasiado tarde para ser integrado por si na empresa que fundou. Pedro, apesar de nunca ter estado envolvido na condução dos negócios, é o neto que mais se interessa pela história da empresa, nomeadamente pela preservação da sua frota automóvel.

5.3 A Auto Transportes como grupo empresarial

Hoje em dia as participações que as famílias têm no negócio original encontram-se organizadas nas sociedades Auto Transportes do Fundão, S.A. e A.T.F – Auto Transportes do Fundão, S.A. A seguinte imagem descreve as participações de cada uma.

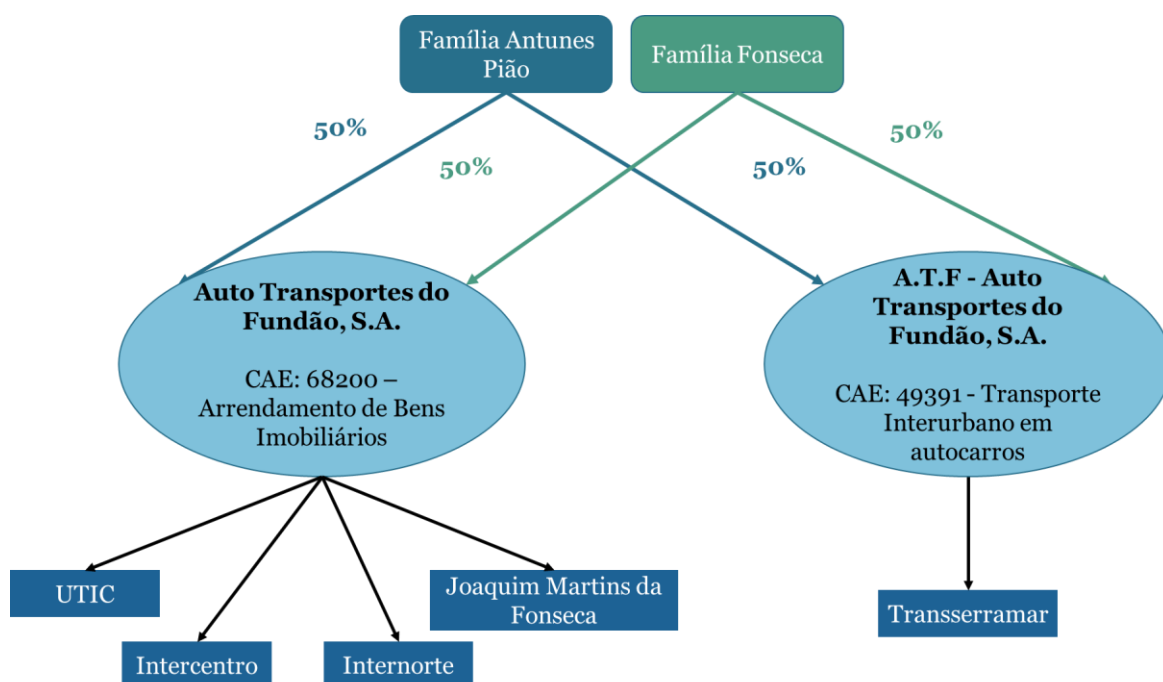


Figura 23 - Grupo empresarial Auto Transportes do Fundão

A Transserramar é uma agência de viagens com sede no Fundão, detida pelas famílias e parcialmente pela A.T.F, é titular do direito de exploração de uma carreira entre a Covilhã e o Fundão (pelo Pesinho).

A Auto Transportes do Fundão foi sócia fundadora da UTIC – União de Transportadores para Importação e Comércio em 1944. A UTIC foi constituída por diversas empresas de transporte de passageiros com o objetivo de obter economias de escala na obtenção de peças para os seus autocarros. Posteriormente, foi importadora de chassis, nomeadamente Macks de origem americana e passou também a construir carroçarias.

As participações na InterCentro e na InterNorte determinavam a possibilidade de realizar serviços de aluguer para fora do país. A participação detida era proporcional ao número de kms que a A.T.F tinha direito a prestar nestes serviços. Esses serviços eram frequentes para destinos como a França, Alemanha, Luxemburgo e Suíça. Esse direito, após a pandemia é pouco utilizado e atualmente a frota que estava alocada a esse tipo de serviço é utilizada também em serviços nacionais.



Figura 24 - Viatura Nº 85, fabricada na UTIC
Fonte: Transportes XXI • Portal » Galeria fotográfica (transportes-xxi.net)



Figura 25 - Viatura Nº162 para serviços da InterCentro
Fonte: Transportes XXI • Portal » Galeria fotográfica (transportes-xxi.net)



Figura 26 - Viatura N° 117 para serviços da Transerramar
Fonte: Transportes XXI • Portal » Galeria fotográfica (transportes-xxi.net)

A Joaquim Martins da Fonseca, Lda. foi criada em novembro de 1938 e tem a sua sede em Oliveira do Hospital no distrito de Coimbra. Tem como principal atividade os transportes interurbanos, tendo sido adquirida por 3 empresas (25% pela Auto Transportes em 1972). Quando uma dessas empresas se desinteressou, isto é, vendeu a sua participação, restavam como sócios a Moisés Correia de Oliveira e a Auto Transportes. Por interesse da Auto Transportes, em 1998, foi adquirida a participação da empresa Moisés Correia de Oliveira. Após a Auto Transportes obter o seu controlo total, a empresa Joaquim Martins da Fonseca manteve a sua personalidade jurídica, apesar dos autocarros possuírem agora exatamente as mesmas cores da frota da Auto Transportes. Reconhecendo que a marca tinha valor, nas palavras do Eng.º Pião, “*não fazia sentido mudar para A.T.F, pois iria ser vista como uma empresa recém-criada que precisaria de conquistar clientes, ao passo que, manter o nome de criação permitia que a ATF ficasse com os clientes que já pertenciam à Joaquim Martins da Fonseca*”.



Figura 27 - Viatura Nº224 da Joaquim Martins da Fonseca, Lda.
Fonte: Transportes XXI • Portal » Galeria fotográfica (transportes-xxi.net)

5.4 A evolução do negócio

A oportunidade para a criação da Auto Transportes resultou do intensificar da atividade das Minas da Panasqueira associado à decisão da Beralt Tin de deixar de explorar uma frota própria. Isso fez aumentar grandemente a necessidade de serviços de transporte de passageiros e mercadorias. A importância do negócio motivado pelas Minas continuou a ter um peso significativo na atividade da Auto Transportes durante muito tempo. No que diz respeito às mercadorias consistia, essencialmente, no transporte do minério por camião da Panasqueira para Lisboa, onde ficava armazenado até ser transportado por via marítima. Até determinada altura, o regresso era aproveitado para transportar todo o tipo de fornecimentos para as Minas, mas também, para os armazéns comerciais da região. O número de mineiros que trabalhava na mina e que chegou a ultrapassar os dez mil em março de 1943 entre trabalhadores diretos e os que trabalhavam ao “quilo” (que tinham autorização para extrair minério da superfície e para o vender à empresa), precisavam de transporte entre o Fundão e as Minas, as suas localidades de origem e até de transitar dentro da área mineira (Leal, 1945). Em alturas de atividade mineira mais intensa, era normal serem necessárias várias viaturas para assegurar a mesma carreira que, hoje em dia, é assegurada facilmente por um autocarro.

A obtenção de novas concessões para exploração do serviço de transporte de passageiros nos concelhos de Castelo Branco, Seia e Covilhã contribuiu para diversificar o negócio. A frota atual é constituída por 55 autocarros e com referência a 2019 a A.T.F – Auto Transportes do Fundão, S.A. é titular de autorizações provisórias que lhe permitem explorar 23 carreiras. A atividade no distrito de Coimbra é realizada através da empresa JMF que, como se afirmou, é hoje detida a 100% pela Auto Transportes. Esta empresa explorava 5 carreiras (2019). No concelho da Covilhã, a Auto Transportes chegou a explorar os transportes urbanos e 90% das carreiras interurbanas. Ao longo do tempo, ganhou importância a contratação de serviços de transporte escolar e os serviços ocasionais de alugueres e turismo. Em termos operacionais durante a semana eram executadas as tradicionais carreiras e, ao fim de semana, eram realizados diversos alugueres com benefícios para a empresa e para os motoristas. A empresa consegue contratualizar o preço destes serviços com mais liberdade do que os serviços regulares e os motoristas além de poderem trabalhar mais horas, ainda poderiam beneficiar da gorjeta, o que podia representar um aumento substancial no seu rendimento ao fim do mês. Hoje em dia, as crescentes preocupações sobre a segurança rodoviária limitam o número de horas adicionais de serviço que os motoristas podem realizar.

Desde a sua fundação a Auto Transportes dedicou-se ao transporte de mercadorias e à comercialização de combustíveis, atividades que, entretanto, foram descontinuadas. A atividade de venda de combustível foi alienada na sequência das negociações para uma eventual alienação da A.T.F, uma vez que, à Transdev, potencial compradora, apenas interessava a aquisição do serviço de transportes. Anteriormente, a Auto Transportes também possuía na cidade da Covilhã, participações numa sociedade que explorava um posto de abastecimento de combustível.

O edifício sede e o “coração” da empresa é conhecido por Auto-Gare e localiza-se junto à estação dos comboios, no início da Avenida da Liberdade, toponímia atual, mas que no momento do seu nascimento ostentava a mais desditosa designação de Avenida Salazar. Aí situam-se todas as áreas da empresa: administração, escritório, oficina, armazém de peças e pneus, arquivo, refeitório, sala dos motoristas, alojamento provisório, bilheteiras e zona de espera de passageiros. A Gare é utilizada como zona de estacionamento para as viaturas operacionais, mas também para algumas viaturas históricas da empresa.



Figura 28 - Aspeto da Auto-Gare (anos 70?)
Fonte: Coleção pessoal do Sr. Aires Duarte

Devido aos horários e locais de início das carreiras nem todos os autocarros da Auto Transportes são guardados na Gare principal. Ângelo Fonseca, zelando pela preservação dos autocarros, defendeu a construção de pequenas garagens para estacionar os autocarros nas zonas de início de carreiras. Foram criadas garagens em Benquerença, Sobral de São Miguel, São Jorge da Beira, Peraboa, Unhais da Serra, Vila do Carvalho, Paúl, Tortosendo e Partida, algumas demasiado pequenas hoje para o comprimento das viaturas modernas¹².

Conforme referido anteriormente, a oficina da Auto Transportes era considerada uma das melhores da Beira Interior na década de 50, chegando a ter cerca de 15 trabalhadores ao serviço. A oficina dispunha de um serviço completo com áreas de mecânica geral, eletricidade, carpintaria, estofaria, bate-chapas e pintura. Muitas peças de mecânica eram produzidas na própria oficina devido aos longos tempos de aquisição. Para além da manutenção da frota própria, a oficina da Auto Transportes, numa fase inicial, divulgava ainda a possibilidade de prestação de serviços ao exterior, como se observa na publicidade da empresa dos anos 40 (Figura 29). Hoje em dia a oficina conta apenas com 3 mecânicos que executam tarefas de manutenção mais limitadas, mas quando funcionava em pleno a

¹² O inventário deste património disperso pela região foi documentado fotograficamente e encontra-se no Anexo 9.

qualidade dos seus serviços e da formação do pessoal era reconhecida. Com regularidade eram admitidos estagiários para a oficina, tanto de universidades como de cursos profissionais. Vários profissionais fizeram escola na oficina da Auto Transportes e fundaram as suas próprias empresas. Com o passar do tempo o papel de uma oficina polivalente tornou-se menos crítico à medida que se tornava mais fácil e rápida a encomenda de peças de substituição e mais difícil a deteção e reparação de algumas avarias sem equipamentos próprios das marcas.



Figura 29 - Publicidade da Auto Transportes
Fonte: Jornal do Fundão, 24 de novembro de 1946

Na Auto Transportes a relação dos sócios-gerentes com os funcionários era de alguma familiaridade. Os fundadores eram acessíveis e os funcionários sentiam a empresa como uma segunda família. Pelo menos entre colegas, não era incomum, fazer referência aos fundadores por “Ti Ângelo” e “Ti Pião”. Alguns momentos de confraternização, por exemplo, jantares de Natal, eram promovidos pelos funcionários e contavam com a presença de Pião e Ângelo¹³. Nos últimos anos essa prática era regular e continuou até ao início da pandemia em 2020.

Nas imagens das festas é visível o ambiente preponderantemente masculino da empresa que se justifica pelas funções de motorista, cobrador e mecânico serem quase

¹³Anexo 10.

exclusivamente ocupadas por homens. Apenas há memória de uma mulher ter ocupado a função de motorista na empresa. Contudo, no escritório a existência de funcionárias era comum.

Os níveis remuneratórios, os benefícios oferecidos, o ambiente de trabalho e o prestígio da empresa, valorizavam os empregos da Auto Transportes. Sentia-se orgulho por trabalhar na Auto, mas “*Não era fácil vir trabalhar para cá*”, afirma o Sr. José Martins, que iniciou a sua carreira em 1978 como ajudante de motorista, sendo hoje, já nas funções de motorista, um dos funcionários mais antigos da empresa.

No que diz respeito à conflitualidade entre funcionários e empresa, mesmo após o 25 de abril, não era significativa. O papel regulamentar do contrato coletivo de trabalho em vigor entre associações de transportadoras e sindicatos e o cumprimento escrupuloso da lei por parte da empresa evitava grande parte desses potenciais conflitos. Os dias de greve eram ultrapassados sem grandes perturbações nas operações da empresa.



Figura 30 - Jantar de Confraternização da Auto Transportes

Nota: É possível identificar alguns participantes: o 3º a contar da direita é o filho mais velho do Sr. Pião, o 5º e o 6º, são os fundadores da Auto o Sr. Pião e Sr. Ângelo, o 9º é o Eng.º Pião e o 10º é o irmão do Sr. Pião

Fonte: Coleção pessoal do Sr. João Barroca Brito (data desconhecida)



Figura 31 - Festa de Confraternização na Auto Transportes (29 de dezembro de 1956)
Fonte: Fernando Henriques Duarte. 2000. “Fundão, Século XX... Um olhar”, Rosel. Pág. 143

Tanto António Pião como Ângelo Fonseca queriam que os seus trabalhadores se sentissem bem no seu local de trabalho. Para além da existência de instalações na Auto-Gare onde os funcionários poderão pernoitar em caso de necessidade, a empresa construiu dois conjuntos de casas modestas para os trabalhadores, um no Bairro do Jogo da Bola e um segundo na Rua do Vale das Canas (Figura 32). Este conjunto de habitações era assim um benefício adicional e um incentivo para quem quisesse trabalhar na empresa, motorista ou não. Posteriormente, com o intuito de aumentar as habitações disponíveis para os trabalhadores, os sócios fundadores compraram mais terrenos e construíram um grande edifício à entrada da cidade que acabou por ter uma utilização diversa em prol da cidade.



Figura 32 - Bairro do Jogo da Bola (à esquerda) e Rua do Vale das Canas (à direita)

Atualmente a Auto Transportes tem cerca de 50 funcionários a que se juntam 8 ao serviço da empresa Joaquim Martins da Fonseca, Lda. A dispensa da função de cobrador que acompanhava antigamente o motorista em todas as viagens diminuiu bastante a

necessidade de pessoal. Hoje em dia os motoristas acumulam essa função emitindo os bilhetes e podendo emitir os passes aos passageiros. Na oficina, apesar da redução do seu papel, continuam a sentir-se dificuldades de recrutamento de mecânicos. Existe alguma escassez de profissionais polivalentes, que têm bastante procura e ambicionam níveis remuneratórios elevados.



Figura 33 - Trabalhadores da Auto Transportes

Nota: ao centro sentado, José Maria Pião, chefe de movimento, ao seu lado direito um fiscal de transportes e mais à direita um mecânico; do lado esquerdo dois motoristas e atrás José Grande, também motorista)

Fonte: Fernando Henriques Duarte. 2000. “Fundão, Século XX... Um olhar”, Rosel. Pág. 47

Rapidamente após a sua constituição a Auto Transportes cresceu e assumiu uma importância significativa na vila (que mais tarde, em 1988, se tornou cidade) e na região. Crescia também o respeito pelos sócios Ângelo e Pião que começaram a ser procurados para colaborar nas mais diversas iniciativas.

Ao nível do associativismo, em 1941, António Antunes Pião assumia as funções de presidente da Associação de Empregados no Comércio. No ano seguinte, assume a responsabilidade de liderar a Corporação dos Bombeiros Voluntários do Fundão, função que irá desempenhar até 1980 e a que dedicará muitas horas de trabalho, na maior parte das vezes à noite, após o seu dia normal de trabalho na Auto Transportes. Naturalmente, os mecânicos da Auto deixaram de estranhar fazer a manutenção de uma viatura de socorro entre a de dois autocarros. À corporação não chegaria nenhuma fatura por estes serviços. Esta dedicação viria a ser reconhecida pelo recebimento de várias condecorações

e louvores e pela atribuição póstuma do seu nome a uma das ruas da cidade do Fundão, localizada nas traseiras do atual quartel dos Bombeiros¹⁴. António Pião envolveu-se em muitas iniciativas ligadas ao associativismo empresarial e outras iniciativas de interesse local como a Misericórdia e a Cantina Escolar. Como empresário esteve também na origem da Adega e Lagar Cooperativos.

Enquanto Ângelo Adelino Fonseca, na década de 50 desempenhava vários mandatos como Presidente da Direção do Sport Lisboa e Fundão, António Antunes Pião envolvia-se a partir de meados dos anos 50 na dinamização da Associação Desportiva do Fundão como presidente da sua assembleia geral. O apoio à atividade desportiva também se manifestou por parte da Auto Transportes pela cedência de terrenos (onde se instalaria mais tarde a Adega Cooperativa do Fundão) para a realização de treinos e jogos dos clubes desportivos da vila. Também a Auto-Gare, com um espaço coberto único na vila, por vezes funcionava como pavilhão desportivo e recinto cultural. Aí se realizaram torneios de voleibol, ping-pong, combates de boxe e festas com a atuação de conjuntos musicais e ranchos folclóricos¹⁵.

Ângelo Adelino Fonseca foi reconhecido também pelo seu empenhamento como secretário da Mesa da Santa Casa da Misericórdia do Fundão na altura em que esta lançou e executou a obra do novo hospital do Fundão concluída em 1955. Ângelo foi membro da comissão angariadora de fundos para a construção do hospital e pela sua dedicação a Misericórdia reconheceu-lhe uma dívida de gratidão. Nesse ano, pela inauguração do hospital, a imprensa registou uma oferta de gasóleo ao hospital por parte da Auto Transportes.

Ângelo Fonseca fez também parte da comissão instaladora do Abrigo de São José, criada em 12 de junho de 1955, com o objetivo de construir “*uma casa para rapazes órfãos, abandonados ou em perigo moral*”¹⁶. Nesta instituição desempenhou funções administrativas até ao seu falecimento¹⁷.

A sua devoção à cidade fez com que aceitasse ser vereador da Câmara Municipal do Fundão nos anos 50 e 70. Já António Pião foi durante anos vogal do Conselho Municipal.

Na sua terra natal, António Pião contribuiu decisivamente para a melhoria das condições de vida da população. No mesmo ano de 1955 é inaugurada a ponte do Mourelo, que foi em grande parte financiada por António Pião permitindo a ligação da aldeia à sede da

¹⁴ Anexo 11.

¹⁵ Anexo 12.

¹⁶ Ata nº1 do Abrigo de São José, 12 de junho de 1955.

¹⁷ Anexo 13.

Longevidade Empresarial

freguesia. Esta obra incluiu o alargamento de estradas com o objetivo de permitir a passagem de veículos automóveis.

Um episódio que demonstra a generosidade da empresa e o seu compromisso com o desenvolvimento da região verificou-se quando, existindo a oportunidade de criação de uma escola industrial no Fundão, mas não dispondo a Câmara Municipal de um local adequado para a sua instalação, a Auto Transportes cede o edifício que estava em conclusão e que estava planeado funcionar como habitação para os seus funcionários. A escola foi inaugurada em novembro de 1965 com aproximadamente 150 alunos (na atualidade já não se encontra em funcionamento).



Figura 34 - Escola Industrial e Comercial do Fundão (no passado e na atualidade)

Fonte: Coleção particular do Sr. João Barroca Brito (fotos superiores)

Em muitas outras ocasiões a empresa associa-se à Câmara e a outras entidades da região de forma altruísta. Como quando os carrosséis se instalavam junto à Auto-Gare e os mecânicos da empresa davam um “jeito” na pintura e mecânica dessas diversões. Esta colaboração era “agradecida” nos dias seguintes pelos filhos mais novos de Pião e Ângelo.

Com a confiança e generosidade que transmitiam aos habitantes, Pião e Ângelo eram frequentemente requisitados para ajudar até nas coisas mais simples. Certo dia, sabendo que iria haver uma excursão, uma senhora pediu-lhes que trouxessem um garrafão com água de Fátima, pois acreditava que a água era milagrosa. Contudo, já de volta ao Fundão

o autocarro da Auto Transportes avariou em plena serra. Era necessária água para o radiador da camionete. E a água fez milagres...

6. A Longevidade da Auto Transportes do Fundão

Com 86 anos, à data de hoje, a Auto Transportes é uma das empresas mais antigas do distrito de Castelo Branco. Nem a paragem temporária das Minas da Panasqueira em 1944, nem a mudança do Estado Novo para o regime democrático, nem o falecimento dos fundadores, nem a tendência de despovoamento da região onde opera, nem a ascensão do automóvel como meio de transporte privilegiado, nem a pandemia de covid-19 colocaram em causa a continuidade da empresa.

Uma análise atenta ao percurso e às condições de funcionamento da empresa permitem verificar que muitos dos determinantes da longevidade empresarial atrás elencados, estiveram presentes, contribuindo para a continuação da Auto Transportes até aos dias de hoje.

Enfoque no core business

Em momento algum da sua história a Auto Transportes se distanciou da sua atividade principal. A diversificação de atividades ocorreu apenas para negócios muito próximos do seu *core business* nomeadamente, a distribuição de combustíveis e o negócio de agências de viagens. Nas palavras de Sharma e Dixit (2017), tratou-se de uma diversificação sensata, com lógica, onde se poderiam verificar facilmente sinergias entre os negócios. As participações na UTIC (fornecedora de autocarros) e na Intercentro e Internorte (consórcios que possibilitavam a prestação de serviços de transportes internacionais) inserem-se dentro desta lógica. Em qualquer caso, esta diversificação faz-se através da aquisição de participações ou da constituição de novas empresas (no caso da agência de viagens Transerramar em 1983).

Mesmo o crescimento dentro do seu *core business* foi limitado, tal como foi identificado por Hill et al (2018) para o caso das empresas centenárias. Para além do crescimento orgânico natural (exploração de novas carreiras ou os serviços urbanos na região) apenas é do nosso conhecimento a estratégia de crescimento na zona de Oliveira do Hospital concretizada através da aquisição total da Joaquim Martins da Fonseca em 1998, negócio

que é integrado na Auto Transportes apesar da manutenção da autonomia jurídica daquela empresa.

A existência de património imobiliário na esfera da empresa, que tem sido rentabilizado, não contradiz o que se afirmou. Depois da cisão e encarando a empresa original e a nova empresa como pertencendo a um único grupo empresarial, continua-se a observar essa coerência e concentração na atividade de transportes de passageiros.

Conservadorismo financeiro

Outra das características que a Auto Transportes partilha com as empresas de grande longevidade foi, certamente, o conservadorismo financeiro assumido pelos sócios fundadores e pelos administradores atuais. De acordo com o Eng.º Pião o seu pai e o sócio eram conservadores na gestão da empresa e até no momento da sua criação terão recorrido exclusivamente a capitais próprios. Essa atitude foi herdada pelo administrador atual que o confirma dizendo “*Nunca tivemos apertos, andamos sempre com cuidado*” ou quando afirma “*A minha atitude foi sempre conservadora e a do meu pai igual*”. Na gestão financeira da empresa tem sido normal adotar uma política de investimentos prudente, concentrada quase exclusivamente na frota de autocarros, que em alguns casos, até podem ser adquiridos usados. Esse conservadorismo na gestão financeira também se manifesta na contratação de contas caucionadas por motivos precaucionários, na política de distribuição de lucros prudente e ao nível da gestão das disponibilidades, normalmente mantidas a um nível confortável, como atesta o Eng.º Pião referindo “*Nunca me lembro de ter contas bancárias [a um nível] perigoso*”.

Consciência do líder sobre a sua missão na empresa

Tal como é observado por Hill et al. (2018) quando menciona a liderança das empresas centenárias, também na Auto Transportes os seus líderes permaneceram na direção da empresa por várias décadas. No caso dos fundadores mantiveram-se na empresa até a sua saúde permitir e, posteriormente, o seu sucessor mantém-se na empresa há 36 anos o que, tendencialmente, tem um impacto positivo sobre a longevidade pela estabilidade que proporciona e pela possibilidade de criação de uma cultura organizacional forte.

Em entrevista ao Jornal do Fundão em 2015, o Eng.º Pião assumia que “*quanto ao futuro, vamos continuar com a mesma ideologia: não pretendemos descapitalizar a empresa que assenta numa gestão cuidadosa e rigorosa. Os sócios da Auto Transportes não veem aqui uma fonte de rendimento, mas sim um valor. É uma herança que queremos preservar*”¹⁸. Esta ideia vai de encontro ao que Geus (1997) e Antheaume et al. (2012)

¹⁸ Jornal do Fundão, 12 de março de 2015.

identificaram como sendo importante para a longevidade de uma empresa. Não descurando que a empresa é um negócio e uma fonte de rendimento para as famílias fundadoras, nos depoimentos do Eng.º Pião que foram recolhidos, verificou-se que esta preocupação com a preservação da empresa é um dos princípios que norteia a sua gestão.

Natureza familiar do negócio

A Auto Transportes foi criada por dois amigos, mas junta hoje duas famílias que, ainda que não sejam ligadas por sangue, tratam-se como se o fossem. O convívio entre as famílias era natural, e a segunda geração tinha uma relação de tio/sobrinho com os sócios, isto é, os filhos de Ângelo tratavam o Pião como tio e o mesmo acontecia com os filhos de Pião em relação a Ângelo. Este relacionamento próximo era facilitado por serem vizinhos, residindo ambas as famílias muito próximas da Auto-Gare, na avenida principal do Fundão.

A ausência de conflitos relevantes interfamiliares e intrafamiliares, contribuiu para a longevidade da empresa. Mesmo no momento crítico em que se dá o falecimento de António Antunes Pião em 1980, a gestão da empresa é assegurada pacificamente pelo seu sócio até ao início de 1986. De igual modo, quando ocorre o falecimento de Ângelo Adelino Fonseca em 1990, a condução da empresa ficou e mantém-se assegurada efetivamente pelo Eng.º Pião, em quem os membros da família de Ângelo depositam até ao presente momento total confiança. Foi assim que a empresa assegurou a sua continuidade apesar de não ter sido preparada dentro de ambas as famílias a sucessão dos fundadores. Efetivamente, mais do que prepararem os seus filhos para assumirem responsabilidades futuras na Auto Transportes, ambos os fundadores não hesitaram em afastarem-se deles colocando-os a estudar nos grandes centros, para lhes proporcionar uma formação sólida e mais oportunidades no futuro conscientes de que elas poderiam estar limitadas no interior de Portugal. “*O meu pai nunca nos puxou para a empresa*”, referiu o Eng.º Pião.

Apesar de não ter sido preparada a transferência da empresa para a segunda geração, a sua gestão parece ter tido sempre uma orientação para o longo prazo optando-se por uma trajetória de crescimento estável e contínua e decisões financeiras conservadoras, gestão típica das empresas familiares em que se procura a continuidade do negócio e a transferência para as gerações seguintes (Mandl, 2008; Moya et al., 2020). Este tipo de gestão manteve-se durante a administração do Eng.º Pião. Quando crianças, o neto de Ângelo, Pedro Lopes Dias, e um neto de Pião, António Gonçalo, brincavam na oficina da empresa vestidos com os seus macacões de mecânico. Apesar de terem crescido próximo da empresa e manifestarem algum interesse por ela (o Eng.º Pião referiu “*O meu filho perguntou muitas vezes: Pai, então a Auto como é?*”) não se perspetiva a transferência

para a terceira geração e foi, como se referiu anteriormente, inclusive tentada em 2019 a alienação da empresa. Tal como reconhecia Mandl (2008), o investimento na formação da geração seguinte comporta a possibilidade da mesma deixar de estar disponível para assumir o lugar da anterior.

Enquadramento socioeconómico

Em 86 anos de existência a Auto Transportes viu o país mudar. Nasceu num país pobre, com uma taxa de analfabetismo a rondar os 60%, com uma rede viária de má qualidade, ao lado de uma Espanha em guerra civil e a poucos anos de se iniciar a segunda guerra mundial. Uma nova constituição tinha sido aprovada em 1933 e o Estado Novo começa a implementar os seus mecanismos de controlo do Estado e da sociedade. A corrida aos armamentos e o início de alguns conflitos militares fez disparar o preço de alguns minérios, incluindo o volfrâmio (Horgan, 2016). A atividade mineira na região da Panasqueira intensificou-se, o que, além de determinar a criação da Auto Transportes, beneficiou-a bastante nos primeiros anos de atividade. Porém, isto nem sempre se verificou e a volatilidade do preço do volfrâmio afetava grandemente a atividade da mina que chegou a ter períodos em que esteve total ou parcialmente paralisada. A Auto Transportes conseguirá atravessar estes períodos, assim como, sobreviverá mais tarde, em 2002, ao encerramento da maior unidade industrial do Fundão, a empresa de confeções Eres, com centenas de trabalhadores e que gerava um grande movimento de mercadorias e passageiros assegurado pela empresa.

A empresa conseguiu também adaptar-se ao gradual despovoamento da região onde opera. Este fenómeno iniciou-se nos anos 50 e continua até hoje, estimando-se que a população do distrito de Castelo Branco tenha decrescido, neste período, cerca de 45% (INE, 1952, 2021). Em simultâneo, o número de veículos ligeiros em Portugal aumentou enormemente, passando de 70880 em 1950 (INE, 1951) para cerca de 5,5 milhões em 2020 (INE, 2021), diminuindo a necessidade de transportes coletivos de passageiros.

Em sentido contrário, a melhoria significativa da rede viária, alguns incentivos públicos à atividade económica e a evolução da escolaridade obrigatória (que era de 3 anos quando se deu a criação da empresa, sendo hoje de 12 anos, aumentando a necessidade do transporte escolar) contribuíram para o desenvolvimento da empresa.

Enquadramento legal e regulamentar da atividade

Até 2015, o enquadramento legal da atividade de transportes terrestres promovia a estabilidade dos operadores. O sistema que estava em vigor obrigava as empresas a requererem autorização para a exploração de novas carreiras. Em caso de autorização a concessão era atribuída por um período de 10 anos renováveis por períodos de 5 anos. Isso

permitia às empresas um longo período de exploração em exclusividade (garantindo a ausência de concorrência) dando estabilidade de receita e dando tempo para recuperar eventuais investimentos em veículos. Estas condições de exploração favoráveis contribuíam para a permanência das empresas por longos períodos de tempo no mercado. É notório até, na Figura 8, que os transportes em Portugal são um dos setores em que as empresas têm idade média mais alta.

A Lei nº52 de 2015 aprova um novo regime jurídico do serviço público de transportes de passageiros sendo o enquadramento da atividade profundamente alterado, com o objetivo geral de promover a concorrência no setor. Passa a ser necessária a celebração de contratos de serviço público, em regra, através de procedimentos concorrenciais.

Grau de concorrência

Em resultado do enquadramento legal descrito acima (em vigor até 2015) que garantia a operação em exclusividade para as carreiras autorizadas, a concorrência numa parte importante da operação das empresas era praticamente inexistente. Alguns serviços mantiveram-se totalmente concorrenciais como, por exemplo, os alugueres. Este fator terá sido sem dúvida um importante determinante da longevidade da Auto Transportes.

De qualquer modo, é pertinente também sublinhar que se identificaram formas de cooperação entre a empresa e os seus concorrentes. Era normal, em caso de avarias nas viaturas durante um serviço, a Auto Transportes poder utilizar os serviços das oficinas concorrentes e vice-versa. Entre diferentes localidades também é usual permitir-se a viagem de motoristas, independentemente da operadora a que pertençam, durante o seu horário de trabalho.

Evolução tecnológica do setor

A generalização da utilização da internet e dos smartphones introduziu alterações na forma de aquisição dos bilhetes de transporte que pode hoje ser totalmente desmaterializada, facilmente realizada à distância, consultando horários, rotas e adquirindo facilmente bilhetes para o horário e no lugar de viagem desejado. Apesar de dispor de um *site* onde é possível consultar rotas, preços e horários, a Auto Transportes ainda não utiliza este canal para venda de bilhetes apesar destas novas funcionalidades já terem sido adotadas por parte de muitos concorrentes.

Contudo, a evolução natural dos veículos de transporte foi sendo refletida na frota da empresa e o essencial da prestação do serviço por parte das empresas de transporte pouco se modificou, desde os anos 30 até aos dias de hoje. Assim, a ausência de grandes

alterações tecnológicas no setor permitiu que a Auto Transportes se mantivesse competitiva apesar do adiar de alguns inevitáveis investimentos.

7. Conclusão

Nesta dissertação traçou-se o retrato de uma empresa que soube aproveitar uma oportunidade para crescer e se afirmar, alicerçada nas necessidades de transporte de mercadorias e passageiros decorrente do desenvolvimento da atividade das Minas da Panasqueira. Com um serviço prestado fiável e de qualidade a empresa torna-se um parceiro privilegiado das Minas. Leal (1945) não poupa nos elogios à empresa, referindo que *“estava o transporte de tudo e de todos perfeitamente organizado, sem deficiências e com boas comodidades”, “tudo corre em perfeita ordem porque empregados e patrões têm a noção consciente da hora que passa”, “cérebros conscientes a organizaram e comandavam”, “as pequenas camionetas (...) são os melhores carros do serviço público das carreiras da Beira”*.

Este sucesso inicial prolongou-se e não foi desperdiçado. A empresa manteve-se fiel à sua missão original continuando focada nas atividades que determinaram o seu sucesso e que os fundadores dominavam, o transporte de passageiros e de mercadorias (que abandona apenas décadas depois). Também a prudência financeira ajudou a manter a robustez da empresa e contribuiu para a sua sobrevivência nas décadas seguintes. Adicionalmente, um enquadramento legal e regulamentar da atividade extremamente estável e protecionista dos titulares das concessões permite o desenvolvimento da sua atividade num ambiente de baixo risco e em que a área de negócio principal está protegida da concorrência. Não tendo existido ruturas ao nível da tecnologia que possibilita a prestação do serviço, a dinâmica de criação e encerramento de empresas neste setor manteve-se baixa.

A alteração drástica no regime de concessões que se deu em 2015, destrói esta envolvente favorável ao exercício da atividade deixando de contribuir positivamente para a longevidade das empresas em geral e da Auto Transportes em particular.

Apesar de terem diminuído as probabilidades da empresa continuar na esfera das famílias fundadoras, a gestão continua a ser feita com a consciência da necessidade de preservação da empresa, do seu simbolismo e da sua importância na região. Não se perspetivando a transferência da gestão para a terceira geração das famílias, é possível que esta empresa “madura” (e que nesta altura pertence aos 2,1% de empresas ativas com mais de 50 e menos 99 anos) não consiga atingir o estatuto de centenária.

Com a realização deste trabalho pretendeu-se contribuir para atenuar a escassez de estudos acerca da longevidade empresarial que se detetou na literatura nacional e

internacional. Este trabalho constitui também um importante contributo para retratar a evolução do setor dos transportes em Portugal e é aquele que melhor e mais exaustivamente documenta a história da Auto Transportes do Fundão, preservando indefinidamente a sua memória e ajudando a construir a história económica da região.

Como linhas de investigação futuras seria pertinente testar o conjunto de determinantes que se identificou através de estudos de caso incidindo em empresas a operar em outros setores de atividade e elaborar um estudo quantitativo que confirme a relevância estatística destes determinantes sobre a longevidade das empresas.

A incerteza sobre a continuidade da empresa, uma eventual transferência para fora da esfera familiar, a integração em um outro grupo de transportes e, no limite, um eventual encerramento, não apaga o seu lugar fascinante na história da região e do país. Os seus autocarros antigos continuarão a ser requisitados para a produção de filmes de época e ainda, por algumas gerações, se irá ouvir falar da sirene da Auto-Gare que marcava o início e o fim da jornada de trabalho na avenida principal do Fundão.

Referências

- Antheaume, N., Barbelivien, D. & Robic, P. (2012). French Family Business and Longevity. Have they been conducting sustainable development policies before it became a fashion? *Business History*. 55(6):942-962
- Ata Nº1. (1955). Livro de Atas do Abrigo de São José
- Barata, J. S. (1935, 1936). Livro de Notas. Liv.876, mç.100
- Bardin, L. (1994). Análise de Conteúdo. Edições 70.
- Belmonte, S. di, Seaman, C. & Bent, R. (2016). Keeping it in the family: family, priorities and succession in Scottish landed estates. *Journal of Family Business Management*. 6 (3): 350 – 362
- Bennedsen, M., Heyden, L. V. der & MBA students of Family Business Management (2010). When MBAs Meet Henokiens: What Can We Learn From Long-Lived Family Firms? INSEAD Working Paper No. 2010/81/EPS/EFE/TOM/WICFE
- Box, M. (2008). The death of firms: Exploring the effects of environment and birth cohort on firm survival in Sweden. *Small Business Economics*. 31(4): 379–393
- Brito, J. B e Brito, J. (2018). Desporto no Fundão, Viagem no Tempo (1900-1955) Crónica e Imagens
- Campos, J. L. (2017). Minas da Panasqueira: história e património mineiro. Livro 1. Câmara Municipal da Covilhã
- Dooley, L. M. (2002). Case Study Research and Theory Building. *Advances in Developing Human Resources* (4), 335-354
- Duarte, F. H. (2000). Fundão, Século XX...Um Olhar. Junta de Freguesia do Fundão
- Fatela, C. (2005). A Rapaziada. Fundão: Câmara Municipal do Fundão
- Geus, A. P. (1997). The living company. *Harvard Business Review*. March - April
- Giner, B. & Ruiz, A. (2020). Family entrepreneurial orientation as a driver of longevity in family firms: a historic analysis of the ennobled Trenor family and Trenor y Cía. *Business History*. 64(2): 327-358
- Gonçalves, F. N. (2014). Ilustres e Desconhecidos – Meio Século de Memórias do Fundão, Câmara Municipal do Fundão
- Goto, T. (2014). Family Business and Its Longevity. *Kindai Management Review*. 2

- Herling, R. W., Weinberger, L., & Harris, L. (2000). Case study research: Defined for application in the field of HRD. St. Paul: University of Minnesota, Human Resource Development Research Center
- Hill, A., Mellon, L. & Goddard, J. (2018). How Winning Organizations Last 100 Years. Harvard Business Review. September
- Horgan, S. (2016). Evolução da produção de volfrâmio em Portugal. Boletim das Minas. 51(1)
- Ibrahim, A. B., Soufani, K. & Lam, J. (2001). A Study of Succession in a Family Firm. Family Business Review. 14 (3): 245-258
- INE. (1951). Anuário Estatístico. Lisboa – Tipografia Portuguesa, Lda.
- INE. (1952). IX Recenseamento Geral da População. Lisboa – Tipografia Portuguesa, Lda.
- INE. (2021). Extensão da rede nacional rodoviária (km) por Localização geográfica (Distrito)
- INE. (2021). Veículos rodoviários motorizados de passageiros por Tipo de veículo e Escalão etário do veículo
- INE. (2021). População residente (resultados preliminares)
- Informa D&B. (2016). Longevidade empresarial em Portugal
- Informa D&B. (2021). O sucesso das empresas centenárias
- Khan M. M. S., (2015). The Longevity of Large Enterprises: A Study of the Factors That Sustain Enterprises over an Extended Period of Time. The Journal of Developing Areas. 49: 41-52
- Krell, T. C. (2000). Organizational longevity and technological change. Journal of Organizational Change Management. 13(1): 8–14
- Leal, M. V. (1945). As Minas da Panasqueira: vida e história ano de 1945, bodas de oiro. Livro 1. Portugal
- Lee Y. G., Masuo D., Malroux L. (2005). Business Longevity and Dissolution: A Study of Family-Owned Businesses in the U.S. Proceedings of the 6th Conference of the Asian Consumer and Family Economics Association Sacramento, November 3-5
- Mandl, I. (2008). Overview of Family Business Relevant Issues. KMU FORSCHUNG AUSTRIA Austrian Institute for SME Research

- Moya, M. F., Fernandez-Peres, P. & Lubinski, C. (2020). Standing the test of time: External factors influencing family firm longevity in Germany and Spain during the twentieth century. *Journal of Evolutionary Studies in Business*. 5(1): 221-264
- Napolitano, M. R., Marino, V. & Ojala, J. (2015). In search of an integrated framework of business longevity. *Business History*. 57(7): 955-969
- Ortiz-Villajos, J. M., & Sotoca, S. (2018). Innovation and business survival: A long-term approach. *Research Policy*. 47(8): 1418–1436
- Pèrez, P. F. e Raposo, N. P. (2007). Bonsais in a Wild Forest? A Historical Interpretation of the Longevity of Large Spanish Family Firms. *Revista de Historia Economica - Journal of Iberian and Latin American Economic History*. 25(03):459-497
- Revista da Ordem dos Advogados. (1949). Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça
- Salvato, C., Massimo, S., Amore, M. D. & Minichilli, A. (2020). Natural Disasters As A Source Of Entrepreneurial Opportunity: Family Business Resilience After An Earthquake. *Strategic Entrepreneurship Journal*. Forthcoming. Bocconi University Management Research Paper.
- Sasaki, I. & Sone, H. (2015). Cultural approach to understanding the long-term survival of firms – Japanese Shinise firms in the sake brewing industry. *Business History*. 57(7): 1020-1036
- Sharma, K. & Dixit, M. R. (2017). Live long and prosper: the search for business longevity. *Strategic Direction* 33(11):1-3
- Stadler, C. (2011). *Enduring success: What we can learn from the history of outstanding corporations*. Stanford University Press
- Tàpies, J., & Moya, M. F. (2012). Values and longevity in family business: Evidence from a cross-cultural analysis. *Journal of Family Business Management*, 2(2), 130–146
- Williams, D. A. and Jones, O. (2010). Factors associated with longevity of small, family-owned firms. *International Journal of Entrepreneurship*. 14: 37-57
- Xia, Q. & Donzé, P. Y. (2021). Surviving in a declining industry: a new entrepreneurial history of Nihonsakari since the 1970s. *Business History*. 64(4)
- Yin, R. (2005). *Estudo de Caso. Planejamento e Métodos*. Porto Alegre: Bookman

Anexos

FUNDÃO

ORGANISAÇÕES DE NEVES & IRMÃO

Fundão

Neves & Irmão

- Materials de Construção
- Armazem de Cervejas
- Petróleo — Gaz-Oleo
- Oleos de Lubrificação
- Petróleos para regas e iluminação
- Vinhos e aguardentes de seu lavrado
- Camionetes de aluguer

Sociedade Resineira Neves, L.da — Séde FUNDÃO

Fábricas de aguarraz e pez louro:

- Castelo Branco
- Barroca - Fundão
- Proença - a - Nova

Telefone 217
13

Neves & Lonrenço, L.da — Séde Vila Fernando — Telefone 5

FÁBRICAS DE:

- Madeiras bruto e aplainadas
- Moagem de cereais

Ceramica de S. Pedro, L.da — Séde em Alcaria — Telefone 10003

FÁBRICA DE PRODUTOS CERAMICOS

- Alcaria — Fundão
- Sarzedas — Castelo Branco

Telha tipo marcelha
Tijolos vulgares — maciços e burro

MUITO IMPORTANTE

Estamos a montar máquinas há dois meses, que adquirimos na Itália e Suíça, o mais moderno que existe para a indústria de ceramicas, as quais nos habilitam a fabricar todas as sugestões que nos apresentem, que, com os afamados barros de Alcaria, dará inquestionavelmente um produto que se imporá na nossa região.

Estas máquinas devem estar a trabalhar dentro de 8 a 10 dias.

Figura 35 - Publicidade à Neves & Irmão, Lda.

Fonte: Mensagem - Boletim Paroquial de Fundão e Alcongosta, 24 de abril de 1955

Empreza de Transportes do Zezere, L.^{da}

FUNDÃO

TRANSPORTES MECANICOS — RECEPÇÃO E EXPEDIÇÃO DE MERCADORIAS NO CAMINHO DE FERRO
SERVIÇO DE CAMIONETES PARA PASSAGEIROS E MERCADORIAS ENTRE FUNDÃO, SOUTO DA CASA, CASTELEJO,
LAVACÓLHOS, SILVARES, S. MARTINHO, BARRÓCA E VAI-VEM, MINAS PARASQUEIRA

FRETAM-SE CAMIONETES PARA CARGA OU PASSAGEIROS PARA QUALQUER PARTE OU DE QUALQUER TONELAGEM

Fundão, 18 de Outubro de 1929

Il.^{mos} Snrs.

Os abaixo mencionados, temos a honra de levar ao conhecimento de V. S.^{as}, que por escritura publica lavrada nesta data nas notas do notário Ex.^{mo} Sr. Dr. Albano Torquato da Horta Salvado, desta vila, constituimos uma sociedade por QUOTAS, com sede nesta vila no Largo da Igreja, que girará sob a razão social

EMPREZA DE TRANSPORTES DO ZEZERE, L.^{da}

que se dedica à exploração da industria de Transportes Mecanicos.

Tendo tomado dos Snrs. Neves & Irmão, conhecidos e edonios comerciantes desta praça, a secção da dita industria em 15 de Setembro p. p.

A estes senhores na qualidade de sócios da nova Empreza, foi encarregue a gerencia dos negócios da mesma, em conformidade com o artigo 7.º, parágrafo 4.º do pacto social.

Nesta conformidade ousamos rogar-lhe o obsequio de conceder a esta Empreza todos os favores e atenções com que tem honrado a firma Neves & Irmão, que continua existindo com todos os seus negocios, exceptuando o de transportes.

C/ os n/ agradecimentos, nos confessamos com toda a consideração e estima

De V. S.^{as}

Amgs. M.^{to} Obgs.

Pela Empreza de Transportes do Zezere, Ld.^a

A GERENCIA,

Neves & Irmão

SÓCIOS E QUOTAS

Neves & Irmão—Comerciantes e Industriais	80.000\$00	} Realizado
Antonio Antunes Pião—Empregado de escritório e chauffeur	20.000\$00	
Angelo Adelino da Fonseca—Chauffeur mecanico.	20.000\$00	
Joaquim Baptista Mendes—Industrial	20.000\$00	

Figura 36 - Circular a divulgar a constituição da ETZ (1929)

Fonte: Coleção particular do Sr. João Barroca Brito

Peregrinação Nacional
—= A =—
Nossa Senhora de Fátima
No proximo dia 13

Todos podem assistir a esta grandiosa Romagem, utilizando as confortaveis CAMIONETES estofadas da Empresa de Transportes do Zezere, L.^{da}, ao reduzissimo preço que esta Empresa oferece as passagens.

Ida e volta 80\$00

Saída do Fundão, no dia 12, ás 6 horas da manhã

Regresso de Fátima, no dia 13, ás 16 h. (4 da tarde) depois da festa

Recebem-se inscrições, depositando metade da importancia, no escritorio da Empresa

Neves & Irmão
Fundão

Figura 37 - Anúncio de excursão a Fátima organizada pela Neves & Irmão utilizando as camionetes da ETZ
Fonte: Semanário "O Fundão", 20 de março de 1930

Investimentos:
 N.º) - Por escritura
 lavrada a vinte e cinco
 dias do mês de novembro de
 1982, e registradas em
 livro de notas e
 livro de notas e
 escrituras o capital
 desta sociedade para
 5.000.000,00. Fundo
 data supra.
 Olybia
 Olybia
 L. A. - Por escritura de
 11/5/83 e nada a ps.
 120º do Livro 1022-D
 do 2º Cartório de 1º ofi-
 cio da Notaria de Curitiba
 a prazo pelo termo
 da fundação de 120º do
 Livro de 1200.000,00 em
 duas notas, quatro de
 625.000,00 cada, por ordem
 da Honra. Juiz de 1ª Instância
 da Comarca de Curitiba
 Paulo Francisco de Paula
 Costa, juiz, lavrando
 termo e escritura
 em 12/11/83
 10 notas

de quota e remuneração a Sociedade, e a remuneração desta em
 a Sociedade em aos sócios seja apurada em Ação, e depois
 de quitação de que nem uma nem outra gozará de direito
 direito - Sexta - A Sociedade será representada em juízo, fora
 dele, ativa e passivamente, por qualquer dos sócios, ou
 ambos, nas suas quotas e em defesa de ambas. - Disposições
 As quotas serão cumuladas, e os direitos em três - um de
 depósito e aprovados até três - um de fundo - Disposições
 São admitidos supereritos a Sociedade por qualquer
 dos sócios que sendo lançados em conta de crédito e para
 para serem retirados e remunerados nos termos e con-
 dições que os sócios convencionarem. - Disposições - Os
 prejuízos, líquidos de todas as despesas, serão retirados em
 por cento para fundo de reserva legal, e restante divi-
 dido pelos sócios na proporção das suas quotas. - Disposições
 No caso de falecimento ou interdição de
 um sócio, são os seus herdeiros ou representantes
 do falecido ou interdito, sucessores os seus direitos
 em comum, e a quota permanecerá indivisa, e os
 seus possuidores nomearão entre si um que os
 represente na Sociedade; e no caso de iliquidez menor
 idade será sua mãe ou o seu tutor que terá esta
 representação. - Disposições - A dissolução da Sociedade
 nos prejuízos e nos lucros criados na lei. - Disposições - Quando
 dissolvida a Sociedade proceder-se-á à liquidação

Seu será feita nos termos de direito. Simmo Terrero
ou todo oவில், reparação e diligências da lei de aupe
de utilidade pública. Lei. Além o autor, foram
pela das testemunhas Antonio Lopes Almeida e
Antonio Gonçalves, exados, suspirantes, e arrolados no
dos seu advenção com os autogantes, depois de este
fins e lido. Foi de direito explicado em voz alta, na
cuja notoria dos autogantes, as pessoas presentes
deito, das referidas testemunhas. Fodis os autogantes
aproveitaram da equidade da escritura, pela ordem para que
dos autogantes autogantes de José Francisco, e sua esposa
diputadas. Com, José dos Santos Barata, notário, a testemunha e assessor.
Foi feito a escritura em 24 de agosto de 1946, em
António Filipe da Fonseca 24/ 4,00
António Gutierrez Pião 2 95,00
António Lopes Almeida 24 4,00
António Gonçalves 24 4,00
Procurador, 24 de agosto de 1946 4,00
José dos Santos Barata 24 6,00
Onde foi lido e assinado os autogantes, e assinado o notário em 185,00
Total da escritura de compra e venda de terreno e casa 319,00
Projeto de escritura de compra e venda de terreno e casa

Figura 38 - Escritura da Auto-Transportes, Lda.

Fonte: Arquivo Distrital de Castelo Branco, Livro de Notas do notário José dos Santos Barata, liv.876, mc.100, 94v-95v, PT/ADCTB/NOT/CNFND/001/00880

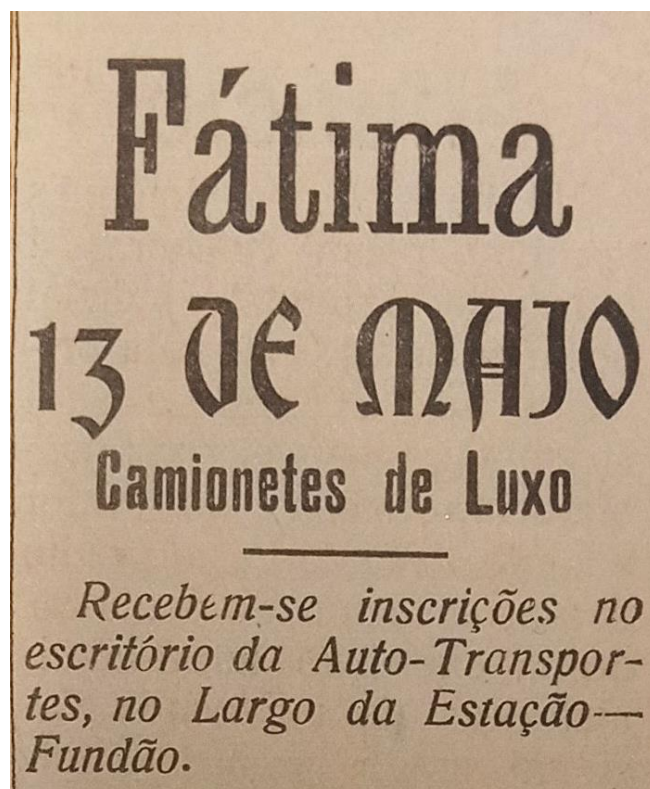


Figura 39 - Anúncio de excursão a Fátima (Auto Transportes)
Fonte: Quinzenário Gardunha, 2 de maio de 1937

AUTO-TRANSPORTES DO FUNDÃO, L.^{DA} E BERNARDO GOMES MONTEIRO

Carreiras combinadas — Fundão - Estação — Mina da Panasqueira e Cebola — Fundão

HORÁRIOS DEFINITIVOS EM VIGOR

Ligações imediatas aos principais comboios, Lisboa — Guarda e Guarda — Lisboa

Está totalmente restabelecido o Serviço combinado sem restrições

Passageiros e mercadorias para todas as Centrais

Organização

AUTO

§

Transportes

Para todo o Paiz

§

Carga e Passageiros

§

Officinas

Estação de Serviço

§

Acessórios

Pneus

Gazolina

Gazoil

Petróleo

Óleos

Fundão - E. — Mina da Panasqueira, correio, Mixta — Serviço combinado com a C. P.											
				Cheg.		Part.					
				Cheg.		Part.		Cheg.		Part.	
Fundão (Estação)	—	8,55	—	17,00	Mina da Panasqueira	—	5,45	—	13,00		
Souto da Casa	9,05	9,07	17,10	17,10	Barroca Grande	5,58	5,58	13,13	13,15		
Castelejo	9,17	9,20	17,20	17,20	S. Francisco	6,08	6,10	13,25	13,30		
Lavacinhos	9,35	9,35	17,35	17,35	Silvares	6,45	6,50	14,05	14,10		
Silvares	10,00	10,05	18,00	18,05	Lavacinhos	7,10	7,10	14,30	14,35		
S. Francisco	10,40	10,40	18,40	18,40	Castelejo	7,25	7,25	14,50	14,55		
Barroca Grande	10,55	10,55	18,55	18,55	Souto da Casa	7,35	7,40	15,05	15,05		
Mina da Panasqueira	11,10	—	19,10	—	Fundão (Estação)	7,50	—	15,15	—		
Efectuam-se				Diariamente		Às 2. ^{as} , 3. ^{as} , 4. ^{as} , 6. ^{as} feiras e domingos		Efectuam-se			
						Às 2. ^{as} , 3. ^{as} , 4. ^{as} , 6. ^{as} feiras e domingos		Diariamente			

Cebola - Fundão — Passageiros													
					Cheg.		Part.						
					Cheg.		Part.		Cheg.		Part.		
CEBOLA	—	5,30	—	7,00	FUNDÃO (ESTAÇÃO)	—	18,10	—	19,30				
Panasqueira	5,40	5,45	7,10	7,15	Souto da Casa	18,20	18,25	19,40	19,40				
Barroca Grande	5,58	5,58	7,28	7,28	Castelejo	18,35	18,35	19,50	19,50				
S. Francisco	6,08	6,10	7,38	7,40	Lavacinhos	18,50	18,50	20,05	20,05				
Silvares	6,45	6,50	8,15	8,20	Silvares	19,15	19,20	20,30	20,30				
Lavacinhos	7,10	7,10	8,40	8,40	S. Francisco	19,55	20,00	21,05	21,05				
Castelejo	7,25	7,25	8,55	8,55	Barroca Grande	20,15	20,15	21,20	21,20				
Souto da Casa	7,35	7,40	9,05	9,10	Panasqueira	20,30	20,35	21,35	21,35				
FUNDÃO (ESTAÇÃO)	7,50	—	9,20	—	CEBOLA	20,45	—	21,45	—				
Efectuam-se					Efectuam-se								
5. ^{as} feiras e sábados					2. ^{as} feiras, 25 de Abril e 20 de Outubro								
					2. ^{as} feiras, 25 de Abril e 20 de Outubro								
					5. ^{as} feiras e sábados								

A Auto satisfaz, porque cumpre

Da preferencia continuada do público, resulta sempre melhoria de serviço. Preferir estas empresas, é contribuir para a melhoria sempre crescente dos Serviços de Transportes da Região.

Preferir a Auto-Transportes do Fundão, Lda. — Largo da Estação — Telefone 12

Figura 40 - Horários Fundão - Mina da Panasqueira
Fonte: Jornal do Fundão, 15 de dezembro de 1946

PAGINA QUATRO

BOIDOBRA — uma aldeia de luto

6 mortos e 40 feridos num acidente de viação

O PASSEIO

Realizar-se, há pouco tempo, um passeio paroquial, as Grutas de Santo António, que constituiu um êxito. As pessoas, entusiasmas, falavam demoradamente da impressão que lhes causara a beleza do local. Isso levou o sr. João Mogo a organizar uma excursão que permitisse a outros habitantes uma viagem idêntica. E, no dia 26, uma camioneta com 47 pessoas saiu da Boidobra.

O ACIDENTE

No regresso das Grutas o condutor desceu em velocidade imprópria, segundo nos disseram na Boidobra, uma estrada que tinha subido desce em primeira ou segunda, dado que é bastante íngreme.

Os passageiros haviam já verificado que o andamento era exagerado mas atribuíam-no ao nervoso do condutor que momentos antes, tivera um problema com outro motorista. Verificando que se enganara no ca-

lculo e foi ele o primeiro passageiro a chegar à estrada tendo seguido imediatamente para os hospitais.

Constância — António José Jesus Curvo, de 25 anos, casado, Maria Amélia de Jesus Pinto, de 7 anos.

Foi ele que nos informou: «Quando atreli a minha prima

para a estrada a camioneta já tinha batido na ramagem dum

drvore e eu vi que era impossível dominá-la. As paleteiras do condutor com que chocámos antes do desastre entraram, infelizmente, certas. Ele disse: Se continua a conduzir assim ainda hoje o vos ver todo em galha- dos.»

OS MORTOS

Morreram seis pessoas cujas identidades são as seguintes:

— Ana da Conceição Paiva, de 41 anos, casada com João da Costa Mogo, organizador da excursão. Era doméstica e filha de Francisco Esteves Bizarro e Maria do Patrocínio Paiva.

— Maria de Jesus Taveira da Cunha, de 25 anos, casada com Manuel das Santos Oliveira, ausente em França. Era crecheira e vinha acompanhada de seu filho, Carlos Manuel de Jesus Oliveira, de 20, casado; e Alberto Alves Junior, de 17, casado. Abrentes — João Gomes, 58

anos, casado, natural de Boidobra, (Covilhã); Joaquim António Quelhas, 24, electricista, casado, natural de Atalaia do Campo (Fundão); sua mulher Maria Isaura Evangelista Quelhas, de 20 anos; e sua filha Félia do Rosário Evangelista Quelhas, de 3 anos; Maria do Carmo Rosa Silveira, 21, casada, doméstica, residente em Boidobra; Donato Olímpio Dias, 37 anos, pintor, casado, de Boidobra; Maria da Conceição Carvalho, 21, casada, doméstica, residente em Domingos (Covilhã); Rosa da Conceição Pedro Almeida Evangelista, natural de Pedro, residente em Boidobra; Francisco Martins Ramos, 36 anos, motorista da camioneta, casado, natural de Sobral do Campo (Castelo Branco); João Peixoto, 27, tecelão, casado, residente em Boidobra; António Rosário de Oliveira, 24, casado, natural e residente em Domingos (Covilhã); e João Caldas Charro, 36 anos, jornalista, de Boidobra.

Edá ainda em estado grave António Gomes Charro, de 69 anos, empregado têxtil, casado, residente em Boidobra.

Entrosamento — Maria do Céu Matos, 28, casada; Maria José de Almeida Evangelista, 26, casada; Maria Teodoro, 60, casada; Maria Manuel Pinto Oliveira, 17, solteira; Edoço Augusto Nunes, 57, casado; Manuel João Gomes, casado; Eduardo Peixoto, 27; Rosa Celestino, 57, casada; Ana Valério, 62, viúva; e Maria Otilia da Cunha Nunes, 27, solteira.

Tovar — No Hospital — Maria Amélia Curto, 16, solteira; Maria da Natividade Duarte, 16, solteira; Maria de Fátima Martins Gomes, de 7 meses; Américo de Jesus Rodrigues, 16 anos, solteiro; José Nunes Filipeiro Silveira, 54, casado; Piedade Leal, 64, casada; e Carlos Cunha, de 7 anos. Na casa de Nossa Senhora — António Gomes Carral, de 65 anos, casado; José do Nascimento, de

51 anos, solteiro, ambos da Covilhã; e João da Costa Mogo, de 52 anos, casado, de Boidobra. Lisboa — Além do pequeno Carlos Manuel foi tratado António Afonso, de 16 anos, marceneiro na Covilhã.

O FUNERAL

Uma impressionante manifestação de pesar. Todo o povo da Boidobra, bem como pessoas de

Devido ao acidente que matou muitas das famílias da Boidobra foi decidido que a habitual festa de Nossa Senhora da Estrela fosse reduzida à parte religiosa.

Também o Grupo da localidade foi encerrado, por deliberação da direcção, durante três dias.

Em seu nome pessoal e representando a Câmara Municipal da Covilhã e o sr. governador civil do distrito de Castelo Branco esteve presente no funeral das vítimas do acidente o sr. Jorge Craveiro de Sousa, vice-presidente do Município covilhanense.

dur das seis covas, seguidas, que receberam os corpos das vítimas do acidente.

Durante mais de uma hora o cemitério foi todo um movimento de solidariedade que havia necessidade de registar.

Wida Municipal da Covilhã

(CONTINUAÇÃO DA 16.ª PAGINA)

No Teixeira os Serviços Municipais arrendaram duas nascentes que possibilitavam um aumento no volume de água a distribuir. Ainda assim verificou-se a falta desse líquido o que levou à proibição de utilização dos motores de rega. Vai-se, contudo, fazer a ligação da segunda nascente para que as regas possam continuar sem prejuízo dos outros sectores da vida da localidade.

A partir dos Covais um tubo de plástico passará a conduzir um reforço de água ao Tortosendo.

JORNAL DO FUNDÃO

Sobre um artigo publicado no «Jornal do Fundão» (que estimava o inquérito da Hidrotécnica, sobre a habitação e rendição familiar) e reproduzido no jornal «República», falou em seguida o sr. vice-presidente que enviou uma carta enviada aos dois jornais.

O sr. Luís Antunes, depois de ouvir a referida carta (que publicamos hoje na íntegra) salientou: «Acho que corresponde exactamente ao pensar do Câmara.»

ABERTURA DE CALARAS

O sr. vice-presidente falou em seguida sobre as diversas obras levadas a efeito nos últimos tem-

po, pelos Serviços Municipalizados.

«Devido à abertura de valas na cidade e estrada do Tortosendo receberam os Serviços, no mês de Agosto, 17 reclamações. Trinta e oito das quais com base nos problemas de trânsito, informamos.»

Depois de dizer que as reclamações se deviam, no seu entender, ao grande volume de obras efectuadas no referido mês e que as reclamações até denunciavam um interesse do público pelas serviços públicos, o que é óptimo, o sr. Jorge Craveiro de Sousa disse que os Serviços lamentavam muito os inconvenientes causados mas não os podiam reduzir.

Atrescentou que todos os trabalhos que necessitavam de valas foram coordenados de modo a que fossem efectuados na mesma altura. «Só se verificou uma má coordenação, na Estrada de Várzea, pois a rua tinha sido acabada de calçar e, imediatamente, se procedeu à abertura duma vala.»

Em seguida esclareceu: «Na véspera da passagem dos ciclistas fez-se uma experiência de tubagem e um dos tubos romperam. A vala terá que se reabrir, numa grande extensão, e fazer-se uma nova experiência. Isto é só para dizer que coordeno um trabalho destes com uma corria de bicicletas pode trazer perigos.»

Figura 41 - 1º Acidente da Auto Transportes

Fonte: Jornal do Fundão, 2 de abril de 1972

63

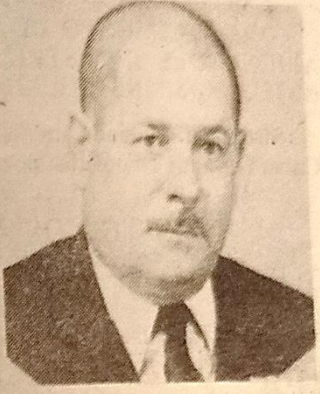
Violento desastre entre dois veículos pesados

Um aparatoso e violento acidente de viação entre dois veículos pesados, um deles da Auto-Transportes, Lda., ocorreu na passada segunda-feira. Nele pereceu Jorge Nabais Mendes Salvado, fundanense de 63 anos, empregado da Auto-Transportes, Lda., onde era ajudante de motorista. O acidente deu-se cerca das 24 horas, na estrada nacional n.º 119, próximo de Coruche.

Um veículo de carga da referida firma dirigia-se para Lisboa. Nele seguiam o condutor, Moisés Henriques Antunes, natural do Paul e residente no Fundão, e o ajudante Jorge Nabais Mendes Salvado. Próximo de Coruche, embateu noutro veículo pesado que segundo informações recolhidas teria partido devido ao excesso de carga e se encontrava, parado, sem triângulo de aviso, à beira da estrada.

Jorge Nabais Mendes Salvado teve morte imediata. Moisés Henriques que sofreu ferimentos graves, entre os quais a fractura de um braço e de uma perna, foi conduzido ao Hospital de S. José, encontrando-se já livre de perigo.

O Jorge Salvado era muito estimado como, aliás, o seu funeral, realizado na tarde de quarta-feira, no cemitério do



deração devida às suas qualidades de trabalho. Durante anos fez parte das equipas de transportes que nos trazem o papel de impressão do jornal. Foi sempre um bom amigo de todos nós, daqueles que nas relações de trabalho superam possíveis desentendimentos.

Figura 43 - 3º Acidente da Auto Transportes
Fonte: Jornal de Fundão, 31 de agosto de 1984



Figura 44 - Garagem de Benquerença



Figura 45 - Garagem de Sobral de São Miguel



Figura 46 - Garagem de São Jorge da Beira



Figura 47 - Garagem de Peraboa



Figura 48 - Garagem de Unhais da Serra



Figura 49 - Garagem da Vila do Carvalho



Figura 50 - Garagem do Paul (cedida atualmente aos Bombeiros do Paul)



Figura 51 - Garagem do Tortosendo



Figura 52 - Garagem da Partida

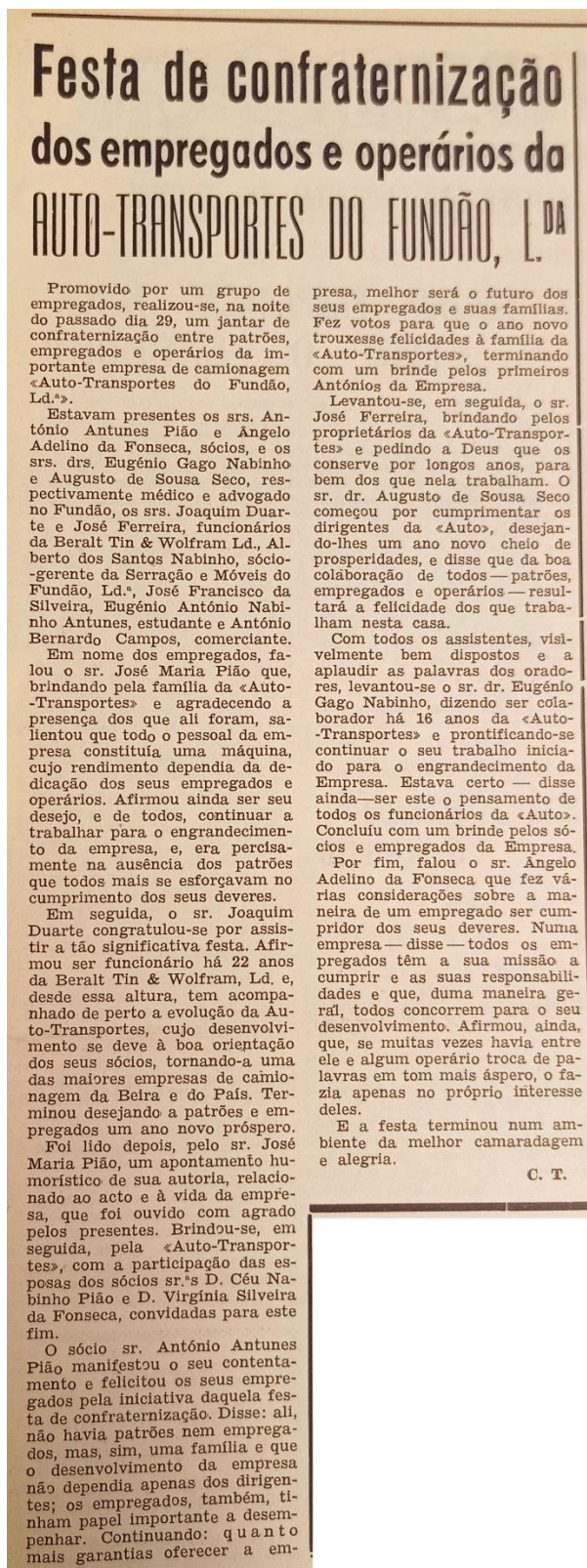


Figura 53 - Notícia da Festa de Confraternização
 Fonte: Jornal do Fundão, 3 de janeiro de 1957



Figura 54 - Placa toponímica em homenagem a António Antunes Pião



Figura 55 - Festival Noturno na Auto-Gare (1958)
Fonte: Coleção Pessoal do Sr. João Barroca Brito

B O X E

S Á B A D O, D I A 1 2
no PELAS 21,30 HORAS

RECINTO da auto-gare

5-GRANDES COMBATES-5
(Organização da Associação Desportiva do Fundão)

Emocionante luta entre os mais directos rivais do pugilismo português:

Bairro da Inglaterra Atlético Clube
e
Grupo Desportivo da Mouraria

Combates de 4 assaltos de 2 minutos, sob a direcção de dois árbitros nomeados pela Federação Portuguesa de Boxe

Antes dos combates exibição dos

PAULITEIROS DE CASEGAS

PREÇOS POPULARES

Tip. do «Jornal do Fundão»—1.000 ex.-9-59

Figura 56 - Combate de Boxe na Auto-Gare (1959)
Fonte: Coleção Pessoal do Sr. João Barroca Brito

FESTA DA GINCANA

da Associação Desportiva do Fundão

Domingo, 6 de Outubro (à noite)

NA **AUTO-GARE** **PELAS 21 HORAS**

Além da distribuição dos prémios aos melhores classificados da **GINCANA** disputada à tarde no **PARQUE DESPORTIVO**, haverá ainda as seguintes atracções:

Apresentação do conjunto típico:

«Rama do Castanheiro»

Primeira apresentação também do

RANCHO INFANTIL GARDUNHA

Colaboração do

Rancho Cova da Beira

(que tem contado por êxitos as suas actuações em vários festivais na região).

Tip. do «Jornal do Fundão» 1.000 ex. 4049-3-10-963

Figura 57 - Festa da Gincana (1963)
Fonte: Coleção Pessoal do Sr. João Barroca Brito



Ângelo Adelino da Fonseca no uso da palavra

Figura 58 - Ângelo Fonseca no Abrigo de São José
Fonte: César Fatela. 2005. "A Rapaziada"



Figura 59 - Ângelo Fonseca (à esquerda na foto) no planeamento da construção do novo Abrigo de São José
Fonte: Coleção pessoal do Abrigo de São José



Figura 60 - Autocarro nº43 da Auto Transportes
Fonte: Coleção pessoal do Sr. Aires Duarte



Figura 61 - Autocarros de mercadorias
Fonte: Coleção pessoal do Sr. Aires Duarte



Figura 62 - Vários autocarros de carreiras
Fonte: Coleção pessoal do Sr. Aires Duarte



Figura 63 - Motorista José Marques (Zé Grande) com uma Mack (1948)
Fonte: Arquivo Municipal do Fundão



Figura 64 - Camionete antiga da Auto Transportes



Figura 65 - Camião AEC da Auto Transportes



Figura 66 - Viatura N°87 da Auto Transportes

Fonte: Transportes XXI • Portal » Galeria fotográfica (transportes-xxi.net)



Figura 67 - Viatura N°95 da Auto Transportes
Fonte: Transportes XXI • Portal » Galeria fotográfica (transportes-xxi.net)



Figura 68 - Viatura N° 119 da Auto Transportes
Fonte: Transportes XXI • Portal » Galeria fotográfica (transportes-xxi.net)

Cam. n.º Lugar n.º

Auto-Transportes do Fundão, L.ª

Largo da Estação e Avenida Salazar—Telefs. 52272 e 52273

FUNDÃO

CARREIRA DE PASSAGEIROS

ENTRE

Fundão --- Barco --- Unhais

Sai às Horas

Bilhete simples ida Nº 1002

Em de de 196

Conserve-se este bilhete durante a viagem

1	Fundão—A. Joanes	1\$00
	M. Direita Zezere — Barco	
	Paul — Erada cruzt.	
	Erada cruzt. — Taliscas	
100	2 Taliscas — Ourondinho	1\$10
110	3 Paul — Taliscas	1\$70
170	4 Telhado—Feiteira	1\$80
	Erada cruzt.—Ourondinho	
180	5 Feiteiras—Margem D. Zezere	2\$10
210	6 Feiteira — Barco	2\$20
220	7 Barco—Paul	2\$50
	Ourondinho — Unhais	
250	8 A. Joanes—Telhado	2\$60
	M. D. Zezere — Paul	
260	9 Paul — Ourondinho	2\$80
280	10 Fundão—Telhado	3\$10
310		

Talão do Bilhete Nº 1002

Cam. n.º Lug. n.º

Auto-Transportes do Fundão, L.ª

Largo da Estação e Av. Salazar
Telefs. 52 272 e 52 273 — FUNDÃO

CARREIRA DE PASSAGEIROS

**Casal da Lapa—M. Pa-
nasqueira**

B. Simples
ida Nº 2002

Em de de 196

Conserve-se este bilhete durante a viagem

1	P. Unhais—A. Lameiras	1\$80
180	2 C. da Lapa—P. Unhais	3\$50
330	3 A. das Lameiras—M. P.	4\$40
440	4 C. da Lapa—A. Lameiras	5\$10
570	5 P. de Unhais—M. P.	6\$20
620	6 Casal da Lapa—M. P.	9\$50
950		

Talão Nº 2002

Figura 69 - Bilhetes antigos da Auto Transportes (Anos 60)
Fonte: Coleção pessoal do Sr. João Barroca Brito

Longevidade Empresarial

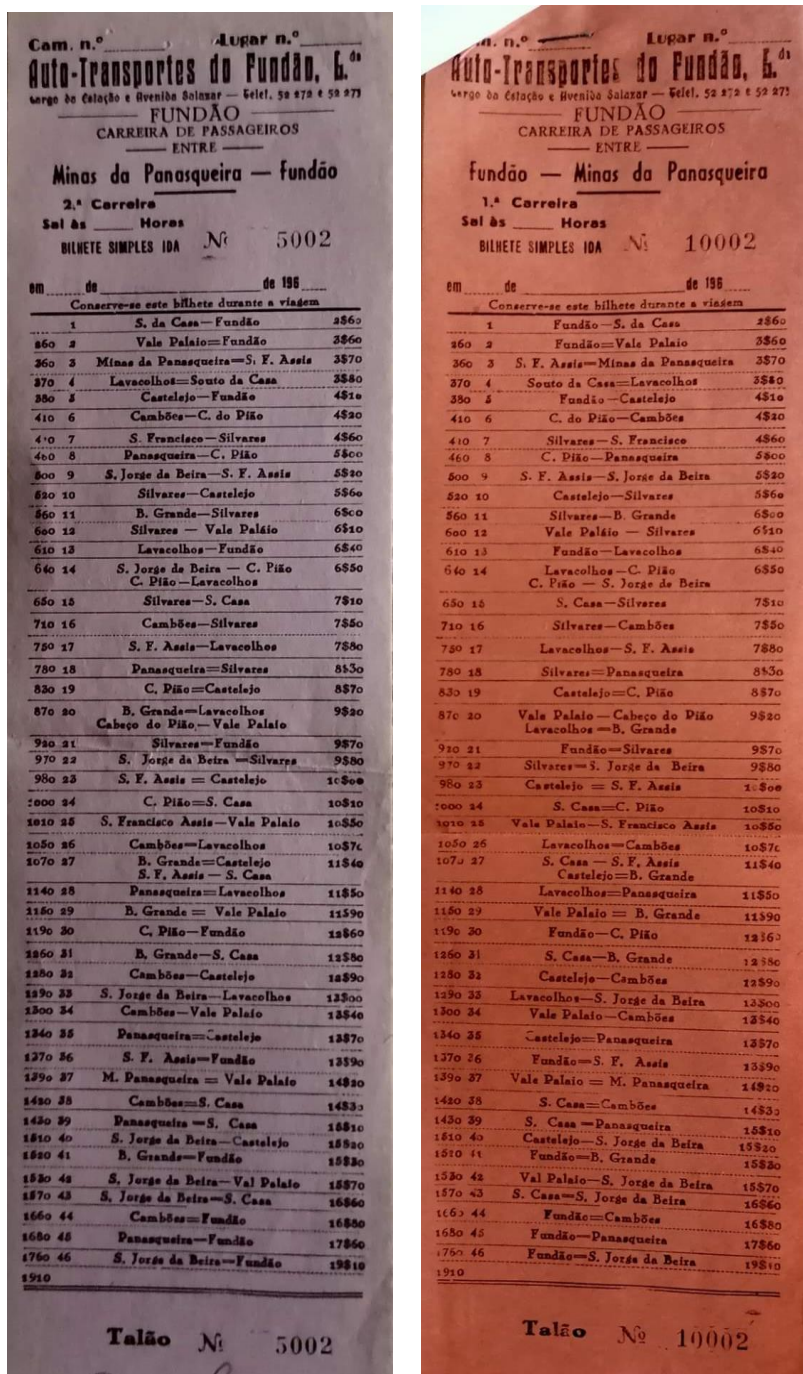


Figura 70 - Bilhetes antigos da Auto Transportes (Percurso de ida e volta das Minas-Fundão)

Fonte: Coleção pessoal do Sr. João Barroca Brito

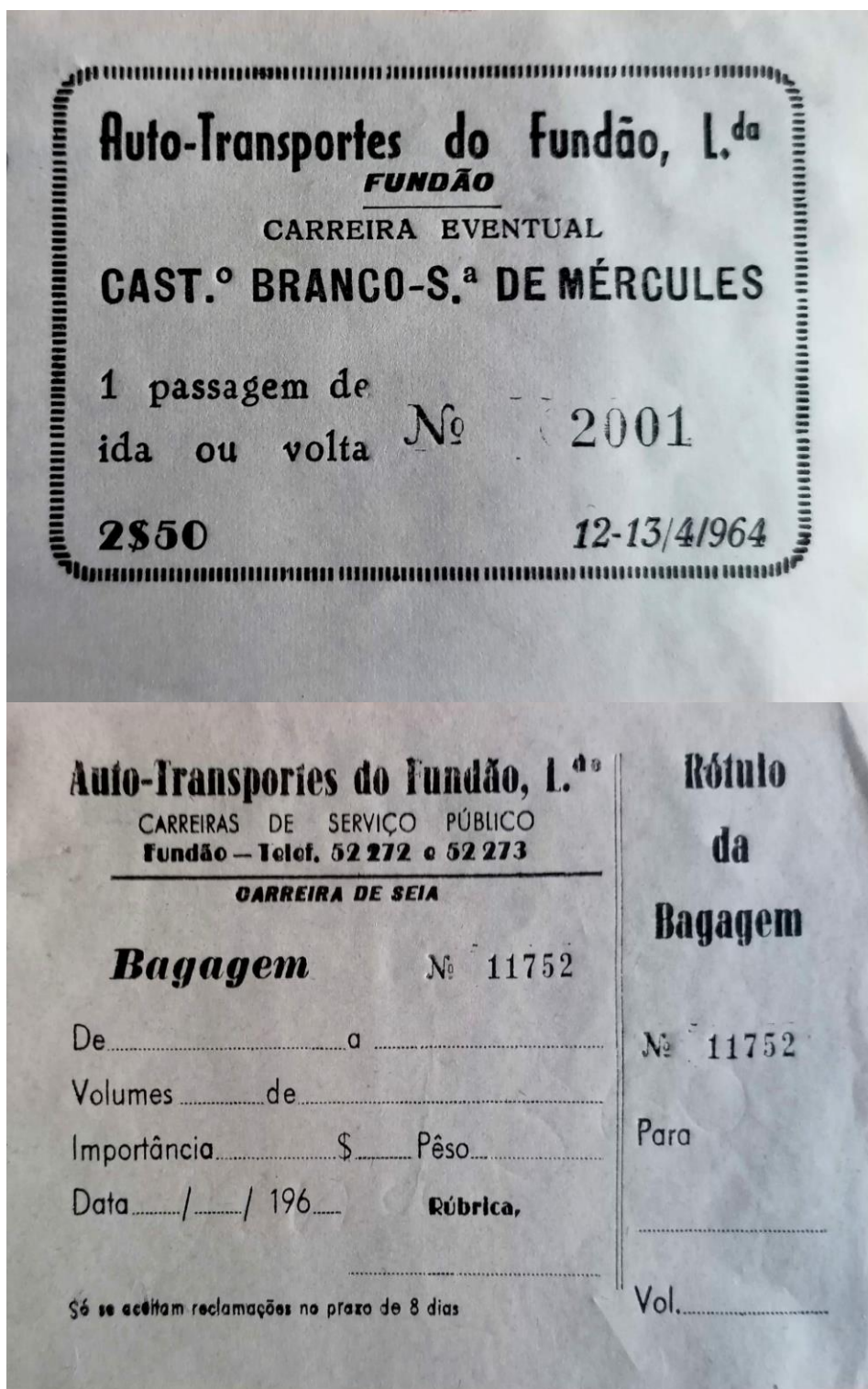


Figura 71 - Bilhete normal e bilhete de bagagem
Fonte: Coleção pessoal do Sr. João Barroca Brito

Longevidade Empresarial

A.T.F.-Auto Transportes do Fundão, S.A.
CARREIRA
 Contribuinte Nº 507 220 595

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
1	Bilhete de Viagem Simples Nº 470534 A DE A											17	
2												18	
3												19	
4												20	
5												21	
6												22	
7												23	
8												24	
9												25	
10												26	
11												27	
12												28	
13												29	
14												IVA incluído à taxa legal em vigor	30
15												Conserve este bilhete	31
16												até ao fim da viagem	
	CÊNTIMOS												
EUROS	1	2	3	4	5	6	7	8	9			Cêntimos	
0												0	
1,00												10	
2,00												20	
3,00												30	
4,00												40	
5,00												50	
6,00												60	
7,00												70	
8,00												80	
9,00												90	
10,00													
11,00													
12,00													
13,00													
14,00													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9				

Data ____/____/____

Nº 470534 A

Figura 72 - Bilhete atual da Auto Transportes



Figura 73 - Correspondência comercial (1949)

Fonte: <https://www.flickr.com/photos/portimagem/31113313724/in/photostream/>

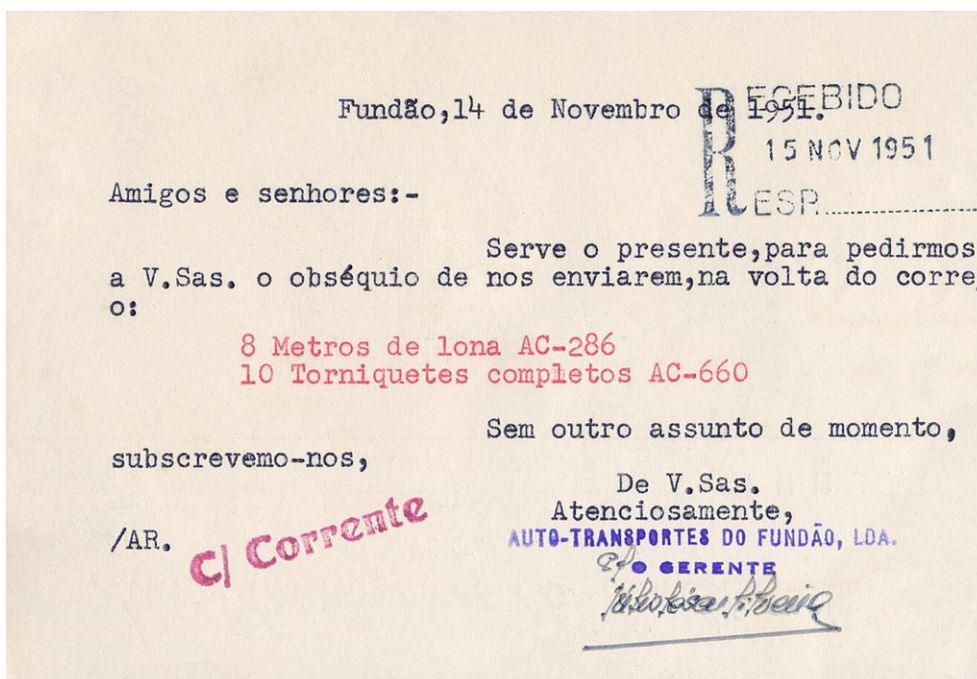


Figura 74 - Correspondência comercial (1951)

Fonte: <https://www.flickr.com/photos/portimagem/31556681700/in/photostream/>